

Technická univerzita v Liberci

FAKULTA PŘÍRODOVĚDNĚ-HUMANITNÍ A PEDAGOGICKÁ

Katedra: Katedra tělesné výchovy
Studijní program: Ekonomika a management
Studijní obor: Sportovní management

Projekt cyklistického silničního závodu Král Krkonoš

Project of road cycling race Král Krkonoš

Bakalářská práce: 2013–FP–KTV–497

Autor:
Michal Soukup

Podpis:

Vedoucí práce: Mgr. Klára Kuprová

Konzultant:

Počet

stran	grafů	obrázků	tabulek	pramenů	příloh
85	0	10	9	33	3

V Liberci dne: 4. 12. 2013

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Michal Soukup**
Osobní číslo: **P09000674**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management sportovní**
Název tématu: **Projekt cyklistického silničního závodu Král Krkonoš.**
Zadávající katedra: **Katedra tělesné výchovy**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Navržení nového cyklistického závodu Král Krkonoš na základě jeho nezávodní podoby. Se-
stavení projektu včetně rozpočtu a způsobu jeho plnění. Porovnání navrženého závodu s jeho
dosavadní nezávodní podobou.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

ČÁSLAVOVÁ, E.; HONZÁKOVÁ, I., 2000. Management sportu. Vyd. 1. Praha: East West Publishing Company, 172 s. ISBN 80-721-9010-5.

DĚDKOVÁ, J.; HONZÁKOVÁ, I., 2000. Základy marketingu. Vyd. 1. Liberec: Technická univerzita, Hospodářská fakulta, 176 s. ISBN 80-708-3433-1.

HOBZA, V.; REKTOŘÍK, J., 2006. Základy ekonomie sportu. Vyd. 1. Praha: Ekopress, 191 s. ISBN 80-869-2904-3.

LANDA, P., 2005. Cyklistika: trénink a jeho plánování. 1. vyd. Praha: Grada, 119 s. ISBN 80-247-0725-X.

Vedoucí bakalářské práce:

Mgr. Klára Kuprová

Katedra tělesné výchovy

Datum zadání bakalářské práce:

15. června 2013

Termín odevzdání bakalářské práce:

26. července 2013



doc. RNDr. Miroslav Brzezina, CSc.
děkan

L.S.



PaedDr. Jindřich Martinec
vedoucí katedry

V Liberci dne 6. května 2013

Čestné prohlášení

Název práce: Projekt cyklistického silničního závodu Král Krkonoš.
Jméno a příjmení autora Michal Soukup
Osobní číslo: P09000674

Byl/a jsem seznámen/a s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo.

Prohlašuji, že má bakalářská práce je ve smyslu autorského zákona výhradně mým autorským dílem.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval/a samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

Prohlašuji, že jsem do informačního systému STAG vložil/a elektronickou verzi mé bakalářské práce, která je identická s tištěnou verzí předkládanou k obhajobě a uvedl/a jsem všechny systémem požadované informace pravdivě.

V Liberci dne: 29. 11. 2013

Anotace

Bakalářská práce se zabývá problematikou pořádání závodů v silniční cyklistice. V úvodu práce je popsána historie cyklistiky a vývoje jízdního kola. K jízdnímu kolu od nepaměti také patří závody, i ty jsou v práci popsány, jejich historie ve světě, i v České republice. Poté je zde popsána problematika závodů – disciplíny, druhy soutěží a jejich pořádání. Praktická část práce se zabývá především nezávodní akcí Král Krkonoš, dle předlohy tohoto závodu je vypracován projekt jeho závodní podoby. Nezávodní podoba je dopodrobna zanalyzována, stejně tak jako ostatní maratonské soutěže 53x11 Marathon Cupu. Závěr práce je věnován vlastnímu návrhu závodu, vypracování kompletního projektu, tvorba tratí, časového harmonogramu, vytvoření rozpočtu a jeho plnění a porovnání připravovaného závodu s jeho nezávodní předlohou.

Klíčová slova: cyklistika, financování, horské kolo, jízdní kolo, projekt, silniční kolo, silniční závod

Annotation

The bachelor's thesis deals with issue of road cycling races and organizing them. At the start of thesis is described the history of cycling, bicycle as such and its evolution. As long as bicycle exists, there were also bicycle races. They are also described in the thesis, history of them in Czech Republic and globally all over the World. Next part of the thesis is focused on the issue of races – disciplines, types of competitions and their organization. The practical part of thesis is primary about non-race competition Král Krkonoš (The King of the Giant Mountains), which is the pattern for the creation of new race. The race is analyzed in details as other marathon races of the 53x11 Marathon Cup. The end of thesis describes process of the making of the race. Making whole project, designing trails, time schedule, creating budget of the race and its observance and comparison with its non-race pattern.

Keywords: bicycle, cycling, funding, mountain bike, project, road bicycle, road bicycle race

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíle práce	11
2 Historie cyklistiky	12
2.1 Historie a vývoj jízdního kola	12
2.2 Historie jízdního kola v ČR.....	14
2.3 Historie cyklistických závodů	15
2.4 Historie závodní cyklistiky v ČR	18
3 Závody v České republice.....	19
3.1 Úvod do cyklistických soutěží	19
3.2 Členění závodů v České republice	19
4 Problematika cyklistických závodů v ČR.....	30
4.1 Obecné podmínky pro pořádání sportovních akcí	30
4.2 Nařízení Českého svazu cyklistiky pro pořádání závodů	31
5 Nezávodní podoba akce	33
5.1 Vznik a historie Krále Krkonoš.....	33
5.2 Analýza nezávodní obdoby	34
6 Analýza ostatních maratonských soutěží v ČR.....	39
6.1 Kelly's Mamut Tour.....	39
6.2 Specialized Sudety Tour	40
6.3 Kelly's Rampušák	41
6.4 Kelly's Beskyd Tour	43
6.5 Tatry Tour	44
6.6 Author Král Šumavy	46
6.7 Cannodale Koloshop Krušnohon	47
7 Návrh připravovaného závodu.....	50

7.1	Zabezpečení akce – organizační struktura	50
7.2	Zabezpečení akce a finanční analýza akce	61
7.3	SWOT analýza akce	76
7.4	Časový harmonogram příprav akce	77
7.5	Časový harmonogram akce	77
8	Porovnání projektu s nezávodní obdobou akce	79
9	Shrnutí – doporučení do praxe	80
10	Závěr	81
11	Použitá literatura	81
12	Seznam příloh	85

Seznam použitých zkratk a symbolů

ČSC – Český svaz cyklistiky

JAL – Jihočeská amatérská liga

MP - Moravský pohár

MSSC - Moravskoslezský svaz cyklistiky

MTB – Mountain bike

PLC – Pojizerská liga cyklistů

SAC – Sdružení amatérských cyklistů

SAC ČR - Sdružení amatérských cyklistů České republiky

SAL - Severočeská amatérská liga

SPAC - Slezský pohár amatérských cyklistů

ŠUAC - Šumavská Unie Amatérských Cyklistů

UAC - Unie amatérských cyklistů

UCI – Mezinárodní cyklistická unie

ZZSL – Zdravotní záchranná služba Libereckého kraje

Úvod

Tématem mé bakalářské práce je vytvořit projekt závodu ať už pro cyklisty, kteří na závody jezdí vyhrávat, nebo pro ty, kteří rádi poznají atmosféru závodu a zároveň krásy přírody. K výběru tohoto tématu bylo především to, že i pro mě je cyklistika jakýmsi životním stylem. Ve svém volném čase se zabývám horskou i silniční cyklistikou, jak v závodní tak nezávodní podobě, v letech 2005 – 2011 jsem závodil v nejvyšší soutěži v České republice, a to v Českém poháru v silniční cyklistice. Cyklistika je mi tedy velmi blízká, proto jsem se rozhodl poznat závody i z té pořadatelské strany.

Hlavním cílem práce je navrhnout silniční závod Král Krkonoš. Výběr Krále Krkonoš není náhodný, cyklistickým závodem bych chtěl navázat na patnáctiletou tradici nezávodní podoby tohoto Krále. Zároveň bych tímto závodem chtěl vyplnit mezeru v Libereckém kraji, kde není obdobný závod pro silniční cyklistiku. Z těchto dvou důvodů soudím, že by závodní podoba Krále Krkonoš měla být úspěšná.

Nejprve se v mé práci budu věnovat historii cyklistiky, jako takové a tradici cyklistických závodů, kde představím druhy silničních závodů a uvedu jejich nejslavnější podoby. V teoretické části bakalářské práce objasním problematiku cyklistických závodů, co všechno obnáší uspořádání takovéto masové akce. Následně se budu věnovat nezávodní podobě Krále Krkonoš, kde popíši jeho vznik a historii, varianty tras a statistiku účastníků. V další části pro srovnání uvedu i další maratonské soutěže v České republice. Tímto zakončím teoretickou část práce.

V praktické části mé bakalářské práce se již budu věnovat plnění hlavního cíle, a to samotnému návrhu silničního závodu. Ujasním výběr místa pořádání a data pořádání závodu. Dále zpracuji a navrhnu nejvhodnější varianty tras, jejich konkrétní nákres a časový rozpis průjezdu jednotlivými místy. Dále navrhnu výši startovného, kde zohledním to, kdy se závodník přihlásí k závodu, startovné na ostatních závodech a také zvolenou kategorii, která bude závislá na věku a pohlaví závodníka. Budu se také zabývat věcným a peněžním ohodnocením závodníků pro jejich motivaci. Dalším velmi důležitým faktorem při tvorbě závodu je jistě jeho propagace, kterou je nutno nepodcenit. Mezi další nepodcenitelné faktory patří zdravotní a policejní zabezpečení akce. I toto budu podrobně rozebírat v praktické části práce. Při pořádání závodu je nutno myslet i na návštěvníky, kteří přijdou podpořit závodníky. Je potřeba jim zajistit občerstvení, toalety, zábavu a podobně.

Se všemi uvedenými faktory je nutno provést finanční analýzu, kterou provedu v další části práce. Provedu zde i SWOT analýzu, která by měla pořadateli pomoci při rozhodování, zda závod uspořádat a zda nikoliv.

Pro tvorbu bakalářské práce jsem se rozhodl pro výběr informací, které se budu snažit mít co nejvíce podložené. A to z důvodu, aby moje práce mohla být skutečně využita případným zájemcem o uspořádání závodu.

1 Cíle práce

Hlavní cíl:

Hlavním cílem bakalářské práce je navržení nového cyklistického závodu Král Krkonoš. Sestavení projektu včetně navržení nových tratí, časového harmonogramu, finanční a SWOT analýzy.

Dílčí úkoly:

Vytvoření rozpočtu akce a způsobu jeho plnění.

Analýza nezávodní podoby Krále Krkonoš a porovnání s projektem závodu.

Zjištění konkurenčních závodů v České republice.

2 Historie cyklistiky

V této kapitole bude popsána historie a vývoj jízdního kola i vývoj cyklistiky v České republice. Dále bude věnována pozornost historii cyklistických závodů jak u nás, tak ve světě.

2.1 Historie a vývoj jízdního kola

Historie cyklistiky je úzce spjata s vytvořením a vývojem jízdního kola, který sahá do konce 18. století. Příloha 1 zobrazuje technický vývoj jízdního kola v průběhu téměř dvou století. Počátky jízdního kola jsou spojovány se jménem Karel Friedrich Drais, který je považován za vynálezce „drezíny“, předchůdce jízdního kola. Draisina, jak bylo kolo pojmenované, byla vlastně původně jakási koloběžka pro dospělé. Jezdec na ní seděl obkročmo a při jízdě se odrážel nohama od země. Drezína neměla žádné pedály, pouze dřevěná kola, velmi jednoduché sedlo, primitivní řídítka a otočné řiditelné přední kolo (první řízení), které si nechal Karel Drais v roce 1818 patentovat (Makeš & Král, 2002).

V roce 1867 pokračoval vývoj nástupem tzv. vysokého kola. Vynalezl ho Angličan James Starley. Velký průměr předního kola tvořil rychlý převod, takže bylo možné jet vyšší rychlostí. Nevýhodou bylo vysoké těžiště, díky kterému byl velocipéd náchylný k přepadávání po najetí do díry. Další problém vysokých kol spočíval v tom, že velikost kola, a tím i jeho potenciální rychlost, byla omezena délkou nohy jezdce. Labilita kola znemožňovala také použití účinných brzd. Brzda na zadním kole nebyla příliš účinná a také nastupování na kolo bylo díky výšce poněkud náročné. Kola byla potažena plnými gumovými obručkami (bez vzduchu).

Vynález řetězového převodu v roce 1885 umožnil dosáhnout rychlého převodu i s použitím kol rozumné velikosti. Při najetí do díry se kolo nepřevracelo dopředu a také bylo možné použít účinné brzdy. Cyklistika se tak stala mnohem bezpečnější. Koncepce nízkého bezpečného kola je užívána dodnes.

V roce 1888 vynalezl John Boyd Dunlop vlastně náhodou pneumatiku. Chtěl ulehčit svému synkovi jízdu na tříkolce. Vzal tedy gumovou hadici ke stříkání, rozřízl ji na tři kusy, navinul na obroučky, připevnil plátěnými pruhy, konce hadice spojil a hadici nahustil vzduchem. Tato novinka vzbudila velký zájem, a tak si ji Dunlop dal

ihned patentovat a stal se výrobcem pneumatik. Roku 1890 rozdělil Welch pneumatiku na duši a plášť (Lord, 1993).

Dále se na kolech objevily volnoběžky, vylepšovaly se brzdy – Frank Bowden vynalezl kabel, umožňující ovládání axiálních brzd působících z obou stran na ráfek předního i zadního kola. Tento typ brzd se používá dodnes. O něco později se ve střední Evropě a v Americe rozšířila tzv. zpáteční brzda (protišlapací), která začala účinkovat ihned, jakmile jezdec šlápl v opačném směru, než šlapal. Do roku 1895 se vyráběla kola bez jakéhokoliv příslušenství. V dalších letech došlo ke vzniku měnitelného převodu, jehož podstata byla v tom, že po rovině či ze svahu mohl jet cyklista bez velké námahy na tzv. velký převod a do kopce používal tzv. malého převodu. První měnitelný převod byl pouze dvourychlostní a postupem času došlo k jeho rozšíření na vícerychlostní (Makeš & Král, 2002).

Jízdní kolo mělo své uplatnění i v armádě. Sloužilo jako dopravní prostředek kurýrů a vojáků. První skládací vojenské kolo je z roku 1902. Vážilo pouhých 14 kilogramů, což se velmi přibližuje i hmotnosti dnešních kol, tudíž neomezovalo vojáka v boji ani v pohybu. Jeho rozložení trvalo necelou minutu a složení také. K přímému boji se cyklisté začali využívat koncem 19. století.

Po válce došlo k obnově závodění, což podnítilo soutěž o budování rychlejších kol. Zlepšování pneumatik vyústilo ve vznik galusek, které měly plášť našitý kolem vnitřní duše – tvořily spolu jeden celek. Ital Tullio Campagnolo v roce 1927 vymyslel dutou hřídel a mechanismus rychloupínáku, který se používá u většiny dnešních kol. O šest let později (1933) vytvořil Campagnolo přehazovačku – mechanismus, který na zadním kole dovoľoval přehazovat mezi několika různými ozubenými koly. Což velmi usnadnilo jízdu v kopcovitém terénu. Dnes patří Italské Campagnolo mezi 3 největší výrobce cyklistických komponentů na světě – společně s japonským Shimano a americkým Sramem. Všechny tyto tři velké společnosti se v minulosti významnou měrou podílely na vzniku a vývoji komponentů pro jízdní kola (Sidwells, 2004).

Na přelomu 70. a 80. let 20. století se v USA objevila další novinka: horské kolo, tzv. MTB (mountain bike). Od silničního kola se horské liší robustním a menším rámem, širokými pneumatikami pro jízdu v terénu a převody, které umožňují zdolávání strmějších stoupání. Prvními známými jmény, která zastřešila celé toto odvětví cyklistiky, byli Gary Fisher, Joe Breeze, Charles Kelly a Tom Ritchey. Dalším

významným pokrokem bylo zahájení používání otočného řazení v rukojeti v roce 1988. Tuto novinku uvedl na trh americký Sram. O rok později uvedla, dnes velmi známá a úspěšná společnost na výrobu odpružených vidlic a tlumičů, firma RockShox první sériově vyráběnou odpruženou vidlici. Dále přišly na trh nášlapné pedály (SPD v roce 1990) a v roce 1994 hydraulické brzdy (Sidwells, 2004).

2.2 Historie jízdního kola v ČR

V české cyklistice byli známy převážně dvě značky – Favorit a Morati. Velký vývoz Favoritu Rokycany zapříčinil to, že byl na domácím trhu nedostatkovým zbožím. Většina kol se vyvážela do Ameriky, Kanady, Finska, Británie a dalších zemí. V roce 1989 dodaly výrobní závody na náš trh více než 200 tisíc kol. Špičkové modely Favoritu byly osazovány komponenty Shimano a Campagnolo.

Sametová revoluce ale rokycanskému gigantu zlomila vaz. Značka Favorit dodnes přežívá, avšak zatím nedokázala překonat svůj stín. Jediným hmatatelným úspěchem firmy je navázání spolupráce s rychlobruslařkou Martinou Sáblíkovou.

Další českou firmou je Morati, která nesla stoprocentně český rukopis od návrhu až po finální produkt. Byla jednou z mála firem, na níž jsme mohli být na poli cyklistiky právem hrdí. Morati měla mezinárodní reputaci díky svým titanovým ráům a byla označována titulem „česká titanová škola“. Bohužel po pohlcení americkou firmou, došlo k jejímu úpadku (Makeš & Král, 2002).

Mezi současné známé české značky jízdních kol patří hlavně Author, Duratec, Superior a Pells. Rámy se dnes vyrábějí především z duralu, karbonu, skandia a oceli. Je u nich požadována lehkost a také vysoká životnost rámu. Moderní horská kola dosahují hmotnosti 10 kg, silniční dokonce pouze 7 kg. Ráfkové brzdy postupem času nahradily brzdy kotoučové. Používají se jak mechanické, tak hydraulické, které mají stejný princip fungování jako brzdy u moderních aut. Pevné vidlice nahradily odpružené vidlice, kola také používají tlumič zadního kola. Všechny tyto moderní komponenty jsou poměrně složité a kolo již nelze zcela spravovat v domácích podmínkách, jako tomu bylo dříve. Jak vypadá a z jakých komponentů se skládá moderní horské celoodpružené kolo, je zřejmé z obrázku 1, viz níže.



Obrázek 1. Komponenty jízdního kola

Zdroj: www.cyklo-kucera.cz

2.3 Historie cyklistických závodů

V následujících subkapitolách budou popsány počátky závodní cyklistiky, především jak a kde vznikly první organizované cyklozávody. Dále bude popsána historie silniční cyklistiky, se kterou jsou spojeny také slavné etapové závody. Na závěr bude popsána historie závodní cyklistiky na území České republiky.

2.3.1 První organizované závody

První organizovaný závod na světě se uskutečnil v Paříži 31.5 1868 na malém okruhu v parku St. Cloude. Tento závod můžeme přiřadit k dráhové cyklistice – jel se na pouhých 1200 metrů.

V České republice, tehdejším Rakousku-Uhersku se první cyklistický závod konal v Brně – Lužánkách 15. srpna 1869, na historii tohoto závodu se přišlo zcela náhodně v roce 1963 z italských pramenů knihy věnující se historii italské cyklistiky Pagiani di Gloria del Ciclismo. Toto bylo potvrzeno i v místním dobovém tisku Moravské Orlici.

První silniční závod se konal mezi Paříží a Rouenem 17. listopadu 1869 na 126 km a v počtu 198 závodníků. To dokládá oblibu kola již v raném počátku cyklistiky jako sportu (Vrba, 2006).

2.3.2 Historie závodů silniční cyklistiky

Historii silniční cyklistiky můžeme rozdělit do několika kategorií, podle toho v jaké disciplíně se silniční kola používala a zda se jednalo o hromadný závod či závod jednotlivce.

Závod s hromadným startem

V roce 1921 se konalo první mistrovství světa v této disciplíně amatérů. Profesionálové měli první MS až v roce 1927. To že bylo MS profesionálů později, lze vysvětlit faktem, že dodnes MS nepatří k nejprestižnějším podnikům planety a dokonce pokulhává i za jednorázovými klasickými závody, jako např. Paris-Roubaix, či Valónský šíp.

Časovka jednotlivců (boj proti chronometru)

Časovka se poprvé objevila na OH v roce 1912. Kdy se jela jako silniční závod jednotlivců na čas na trati dlouhé 320 km! V současné době se vzdálenosti ustálily okolo 50 km, což představuje cca hodinový závod.

Silniční závod na 100 km čtyř členných družstev

Tento závod byl zařazen v programu OH od roku 1960 a v programu MS od roku 1962. Ze začátku vévodili této disciplíně Italové, poté legendární bratři Petterssonové ze Švédska, kteří byli úspěšní i na dráze. Poslední roky patřily sovětským silničářům pod vedením trenéra Kapitanova. Českoslovenští účastníci - Klasa, Konečný, Kostadinov a Škoda vybojovali na OH v Moskvě bronzovou medaili a to samé zopakovali v roce 1981 při MS v Praze, kde místo Konečného startoval Jurčo. V současné době se tato disciplína již nejedná (Vrba, 2006).

2.3.3 Slavné etapové závody

V roce 1903 uspořádal redaktor jednoho z časopisů, který psal o cyklistických silničních závodech, magazín L'Auto, závod okolo Francie, aby udělal svému časopisu reklamu. Tak vznikl v současné době nejslavnější závod světa Tour de France. První byl dlouhý 2428 kilometrů. Vítězem se stal kominík Maurice Garin. V roce 1919 byl na

Tour de France poprvé v historii jezdec vedoucí v celkovém čase, odměněn žlutým trikotem – žlutým podle barvy stránek časopisu L'Auto, který závod pořádal.

V 50. letech slavil úspěchy Jacques Anquetil z Francie, který jako první vyhrál pětkrát Tour de France (v letech 1957 a 1961 – 1964). V roce 1974 slavil na Tour páté vítězství i Eddy Merckx. „Kanibal“ jak se tomuto belgickému jezdcovi přezdívalo, stanovil i rekord v době držení žlutého trikotu na 96 dní a také v počtu etapových vítězství (34). Dodnes je také jediným, kdo vyhrál všechny druhy bodovacích soutěží. Dalším jezdcem, kterému se podařilo vyhrát pětkrát na Tour de France je Bernard Hinault, kterému se to podařilo v roce 1985 a také je zároveň posledním Francouzem který Tour vyhrál. Tour de France ovšem nepřestávala překvapovat výkony jezdců, kteří na ní startovali. Španěl Miguel Indurain v roce 1995 dokázal vyhrát pět ročníku závodu za sebou! Tohoto závodníka porazil pouze Lance Armstrong, který v letech 1999 – 2005 vyhrál celkem 7 ročníků po sobě. Ovšem v roce 2012 o tyto tituly přišel z důvodu přiznání se k dopingu (Pirkl, 2012).

Druhý nejslavnější etapový závod současnosti Giro d'Italia vznikl v roce 1909. Jak název napovídá, jedná se o závod okolo Itálie. Vedoucí závodník celkového pořadí nosí růžový trikot. Podobně jako u jeho protějšku, žlutého trikotu z Tour de France, je i zde prapůvod v barvě papíru pořadatele - deníku Gazzetta dello Sport. Třem závodníkům v minulosti se podařilo vyhrát Giro pětkrát. Byli to Alfredo Binda, Fausto Coppi a Eddy Merckx. Nejvíce etapových vítězství dokázal v letech 1989 – 2003 nasbírat Mario Cipollini, který získal celkem 42 etapových vítězství (ANON 2013).

V roce 1949 se objevila první opravdová sportovní hvězda – Fausto Coppi, který jako první dokázal vyhrát zároveň Tour de France i Giro d'Italia. Tento obdivuhodný sportovní výkon se podařil celkem sedmi jezdcům:

- Eddy Merckx třikrát v letech: 1970, 1972 a 1974
- Fausto Coppi dvakrát v letech: 1949 a 1952
- Bernard Hinault dvakrát v letech: 1982 a 1985
- Miguel Indurain dvakrát v letech: 1992 a 1993
- Jacques Anquetil jednou, v roce 1964
- Stephan Roche jednou, v roce 1987
- Marco Pantani jednou, v roce 1998 (ANON 2013, Pirkl, 2012)

2.4 Historie závodní cyklistiky v ČR

Jako první sportovní svaz vznikl v České republice právě Český svaz cyklistiky (dále jen ČSC). Byl založen v listopadu 1883 jako osmý na půdě Mezinárodní cyklistické unie, která má v současné době na 170 členů. To značí velikou oblibu cyklistiky u nás již od jejích počátků. První závod se uskutečnil již 15. srpna 1869 v Brně – tedy ještě před založením ČSC. V zahraničí začaly první profesionální závody o pár let dříve, ale pouze ve Francii, Velké Británii, Belgii, Itálii a Německu. Další zajímavostí ovšem je, že jsme první zemí, v níž se bojovalo o titul a medaile v silničním mistrovském závodě. Stalo se tak 2. října 1887. Další premiéra se odehrála na dráze v Plzni, kde se v roce 1889 jel první dráhový závod u nás. Postupem času k nám pronikaly další odvětví cyklistiky. V krasojízdě se u nás poprvé soutěžilo v roce 1903, v kolové v 1926. Disciplína, ve které jsme dnes velmi úspěšní – cyklokros, se u nás oficiálně objevil až v roce 1952. Postupem let ČSC uspořádal na území ČR tyto soutěže: mistrovství Světa na silnici, dráze, v kolové, krasojízdě i cyklokrosu. Vůbec první evropský šampionát v silniční cyklistice se konal v Trutnově v roce 1995. Proslavili jsme se také závodem Míru, a závodem Míru juniorů (pořadatel CK Slavoj Terežín), který je z mezinárodního pohledu velmi dobře hodnocen a respektován. Tento závod je součástí desetidílného světového poháru mladých cyklistů a já osobně jsem se ho v roce 2007 zúčastnil.

Mezi další velmi významné závody patří česká klasika Praha – Karlovy Vary – Praha. Tento závod započal 21. 8. 1921 a v roce 2010 se jel zatím poslední 65. ročník, kterého jsem se v roli závodníka také účastnil.

Čeští cyklisté získali v průběhu 123 let existence ČSC 6 medailí olympijských, 255 drahých kovů světových (78 zlatých, 75 stříbrných, 102 bronzových), 234 evropských (48 zlatých, 77 stříbrných, 109 bronzových) a řadu dalších trofejí (Černý, 2006).

3 Závody v České republice

V České republice se na kole závodí v několika různých disciplínách. Vzhledem k projektu bakalářské práce se podrobněji podíváme pouze na disciplíny, ve kterých se používá silniční kolo nebo jeho různé obdoby.

3.1 Úvod do cyklistických soutěží

Silniční cyklistika

Používá se klasické silniční kolo, závod probíhá z velké části na silnici (až na některé úseky klasických závodů kde je vyhledáváno pořadateli „pavé“ – kočičí hlavy). Vyjma časovek je povolena jízda v „háku“, tj. skrytá jízda za závodníkem vpředu kvůli minimalizaci odporu vzduchu.

Mezi soutěžní disciplíny v silniční cyklistice patří:

- **Závod s hromadným startem** (délka obvykle v rozmezí 60 – 250 km), vítězí první závodník na cílové pásce.
- **Etapový závod** (dvou a více etapové závody), vítězí závodník, který má nejlepší součet časů ze všech částí etapového závodu.
- **Časovka** – používání kola určeného speciálně na časovky, speciální helmy a aerodynamické doplňky, jízda jednotlivce proti chronometru, vítězí závodník s nejlepším dosaženým časem na dané trati. V tomto závodě není povolena jízda se soupeřem, či jakákoliv spolupráce s ostatními závodníky.
- **Kritérium** – závodí se na krátkém okruhu (500-1500 metrů), závodníci za jednotlivé průjezdy cílem získávají body. Vítězí závodník s největším počtem bodů na konci kritéria, nikoliv ten, který projede cílem jako první.

3.2 Členění závodů v České republice

V České republice je mnoho možností, jak si zazávodit na kole, řada z nich ovšem vyžaduje licenci ČSC. Dále je tu řada závodů, pro které není nutné vlastnit licenci, ať už se jedná o jednorázové závody, nebo závody zapadající do amatérských lig, které se jezdí po celém území republiky. V některých amatérských ligách pořadatelé vyžadují licenci dané ligy, většinou je ale umožněno startovat komukoliv v kategorii příchozích.

3.2.1 Závody pod Českým svazem cyklistiky

V současné době, je pořádáno pod záštitou Českého svazu cyklistiky několik úrovní soutěží. Nejvýznamnější je bezesporu Český pohár, v němž soutěží jezdci kategorie Elite a U23. Tito jezdci stejně jako všichni ostatní závodníci, kteří chtějí závodit na závodech pod hlavičkou ČSC, musí mít závodní licenci. Dále je v ČR pořádán Český pohár mládeže a žen. Tento pohár zahrnuje soutěže pořádané pro kategorie mladších a starších žáků (žákyně), kadetů (kadetek), juniorů (juniorek) a také kategorie žen. Kategorie dospělých žen se jezdí současně s kategorií mládeže z důvodu náročnosti trati a také z důvodu malého počtu žen ve všech závodech.

Vzhledem k nízkému počtu startujících děvčat ve všech kategoriích na závodech pořádaných ČSC startují společně s dorostenci. Vždy starší kategorie děvčat jede společně s mladšími chlapci. Např. juniorky startují společně s kadety, kadetky jezdí společně se staršími žáky atd. Muži mají svůj vlastní kalendář, který ovšem není nikterak bohatý. Níže je kalendář Českého poháru mužů na rok 2013.

6. 4. 2013 Brno – Velká Bíteš – Brno	6. 7. 2013 Žďár
20. 4. 2013 Kyjov	10. 8. 2013 Ostrava
27. 4. 2013 Jevíčko	31. 8. 2013 Třebušín
18. 5. 2013 Příbram	22. 9. 2013 Praha

Vzhledem k tomu, že cyklista svoji výkonnost zlepšuje především účastmi na závodech, je pouhý jeden závod měsíčně pro muže velmi málo. I proto velká většina mužů startujících na závodech Českého poháru startuje mimo svazové závody i na spoustě jiných závodů, jak v zahraničí, tak v České republice. Závody pořádané pro veřejnost ale většinou nedosahují náročností a délky tratě srovnatelné se svazovými závody, mimo to se na nich závodníci často potýkají s nepříjemnou atmosférou ze stran hobby jezdců, pro které je přítomnost „profesionálů“ na „jejich“ domácím závodě těžko snesitelná. I díky tomuto faktu se velké oblibě těší seriál maratonů 53x11, které svou délkou tratě i náročností odpovídají Českému poháru. Není tedy divu, že se maratonů mimo pár stovek hobby jezdců účastní nezřídka i cca 30 závodníků z ČP, což vzhledem k počtu startujících na závodech ČP (60-150 závodníků) je relativně velké číslo (Matějka 2013).

3.2.2 Veřejné závody

Veřejné závody jsou závody, na které není potřeba licence ČSC. V České republice máme na výběr z několika možností, pokud si chceme zazávodit na kole a nevlastníme licenci ČSC. Můžeme zvolit některou z amatérských lig či dokonce extraligu masters. Na tyto soutěže se ovšem musíme registrovat u dané ligy. V případě, že se registrovat nechceme, bude nám umožněn start pouze v kategorii příchozích. Dále je možnost zúčastnit se maratonské série 53x11, jak již bylo zmíněno výše. V této sérii může startovat opravdu každý, bez jakékoliv licence či registrace a je otevřena nejširší veřejnosti. Samozřejmě existuje také mnoho dalších závodů určených pro veřejnost, které nespádají do žádné ligy či série.

3.2.2.1 Amatérské ligy sdružené pod SAC ČR

Amatérské ligy na území České republiky zastřešuje Sdružení amatérských cyklistů České republiky (dále jen SAC ČR). Toto zájmové sdružení právnických osob má za úkol tyto činnosti:

- koordinace činnosti amatérských cyklistických sdružení na území České republiky;
- organizace mistrovství ČR a národních pohárů;
- koordinace termínových kalendářů jednotlivých sdružení;
- navrhopvat a nominovat závodníky do reprezentačních družstev pro MR a MS;
- organizovat školení a jiné odborné semináře;
- zastupovat a prosazovat zájmy amatérské cyklistiky v celorepublikovém a mezinárodním měřítku;
- poskytovat oficiální informace týkající se amatérské cyklistiky;
- pořádání společných sportovních, cykloturistických, servisních a společenských podniků;
- zajištění finančních prostředků na činnost zájmového sdružení amatérských cyklistů České republiky.

SAC ČR zastřešuje celkem 6 amatérských lig na celém území republiky. Níže jsou jednotlivé ligy krátce popsány, jejich vznik, vývoj, počet závodů a startujících

především v posledním roce (Stanovy Sdružení amatérských cyklistů České republiky 1998).

Severočeská amatérská liga

První zaregistrování Severočeské amatérské ligy (dále jen SAL) se uskutečnilo v roce 1996. Autoři tohoto projektu byli bývalí cyklisté, v té době již většinou obchodníci s jízdními koly - Vladimír Myšík, Petr Hejduk, Roman Adámek a Jaroslav Hrubý.

SAL se jezdí, jak již název napovídá, především v Ústeckém kraji. Samotným předchůdcem SAL byly různé malé amatérské ligy nebo jednorázové závody v Severočeském kraji, z kterých se dnes už téměř žádný pod hlavičkou SAL nepořádá. Pokud bych měl jmenovat některé ze zaniklých závodů, tak by to byly Benešovské okruhy na Děčínsku, časovka v Trmicích, okruhy na Telnici nebo v Malém Chvojně, či etapový závod Ústí – Doksy. Na Teplicku se již nepořádá časovka do vrchu na Komáří Vížku, časovka v Bžanech a ani okruhy pod názvem „Teplický zabiják“. Z mosteckých závodů zmizely klasické závody jako Most – Kožlany, Most – Jesenice, Most – Doksy, Braňanské okruhy a velmi populární závod na mosteckém autodromu. Je poměrně mnoho závodů, které se dnes již v ústeckém kraji nekonají. Příčiny jsou různé, od rozpadu oddílů, přes ztrátu motivace pořadatelů až k přechodu k pořádání závodů na horských kolech, většinou maratónů.

SAL se vždy řadila k těm menším ligám sdruženým v SAC ČR. Členská základna čítala v době svého největšího rozkvětu okolo 200 členů a dnes se tento počet ustálil zhruba na čísle 150 členů. Na start v závodech pořádaných SAL není třeba žádné licence. Od samého začátku amatérské ligy jsou organizovány také závody pro kategorie do 18 let, i závody pro ty nejmenší, děti od 6 do 9 a od 10 do 14 let.

Každoročně za pomoci několika oddílů, pořádá SAL okolo 15 – 19 závodů. Soutěží se v kategoriích podle věku a zpravidla jsou vyhlašováni první tři z každé kategorie a za každé pořadí v kategorii je přidělován určitý počet bodů i do celkového hodnocení. Na závěr soutěže je vyhodnoceno i celkové pořadí ve všech kategoriích a celkové pořadí v soutěži družstev. Pro větší vyrovnanost a spravedlivost se nezapočítávají všechny výsledky, ale zhruba dvě třetiny z celého kalendáře závodů, tento počet se stanoví vždy před prvním závodem. Tak jako někteří pořadatelé vznikli

z řad amatérů, tak i většina rozhodčích na závodech SAL jsou, buď bývalý závodníci, nebo jejich rodinní příslušníci, kterým amatérské závody učarovaly. Jelikož je SAL ze všech amatérských lig nejbližší Libereckému kraji, je níže k nahlédnutí kalendář pro rok 2013, který čítal celkem 15 dílčích závodů:

- 21. 04. 2013 Louka - Braňany a zpět - časovka
 - 18. 05. 2013 Specialized Extrém bike Most jako partnerský závod
 - 19. 05. 2013 Krupka - Komáří vížka - závod do vrchu zobrazit propozice
 - 09. 06. 2013 Jedomělické okruhy - společný závod UAC a SAL
 - 16. 06. 2013 Krušnohorské peklo - společný závod SAL a UAC
 - 23. 06. 2013 1. etapa vrchů: Litvínov - Klíny
 - 23. 06. 2013 2. etapa vrchů: Janov - Mníšek
 - 29. 06. 2013 Tuchořické okruhy
 - 13. 07. 2013 Litvínov - Lesná - společný závod SAL a UAC
 - 20. 07. 2013 MR SAC Dobruška - časovka
 - 21. 07. 2013 MR SAC Dobruška - závod
 - 10. 08. 2013 Cannondale Koloshop Krušnohorský jako partnerský závod
 - 24. 08. 2013 Dráha Louny jako partnerský závod
 - 01. 09. 2013 Svinčice - Mistrovství SAL
 - 21. 09. 2013 Chomutov - Načetín
- (Severočeská amatérská liga, 2013; Sdružení amatérských cyklistů České republiky, 2013)

Slezský pohár amatérských cyklistů

Slezský pohár se jezdí po celém území Slezska, nejvíce závodů je pořádáno v okolí Ostravy, Frenštátu pod Radhoštěm a Třince.

Historie Slezského poháru amatérských cyklistů (dále jen SPAC) se začíná psát v roce 1998. Tehdy se poprvé v okolí Ostravy za přispění hlavních iniciátorů a současně organizátorů, Miroslava Gerycha a Miloše Velkoborského z klubu Amatérská cyklistika Poruba sdružilo několik pořadatelů amatérských závodů v silniční cyklistice a jelo se několik závodů. Po vzoru už fungujících lig v ČR zavedli celoroční soutěž s bodováním jednotlivých závodů a hodnocením průběžného pořadí. Od prvních ročníků měla soutěž

kvalitní úroveň, po zavedení licencí a úbytku závodů ale postupně klesal počet pravidelných účastníků. Po slabších letech od roku 2006 opět není podmínkou ke startu na závodech SPAC vlastnit licenci a soutěž je otevřena pro širokou sportovní veřejnost. Závodit tak může každý od 15 let věku. A úplně každý, i po účasti jen na jednom ze závodů je započítán do průběžného pořadí.

Závodníci jsou rozděleni podle věku do kategorií, tak jak určuje soutěžní řád SAC ČR. Muži od 19 let jsou vždy s věkovým odstupem po deseti letech zařazeni do 5 kategorií A, B, C, D, E. Junioři od 15 let do 18 let závodí v kategorii M. Ženy byly dle SAC původně sloučeny do jedné kategorie od 15 let výše bez rozlišení věku, ale od roku 2010 jsou i ženy na závodech SPAC rozděleny do dvou kategorií – ženy A (15 až 29 let) a ženy B (30 a více let). Dle záměru pořadatele startují jednotlivé kategorie samostatně nebo jsou i částečně sloučeny. Některé závody mají také hromadný start všech kategorií najednou, hodnoceny a bodovány jsou ale vždy všechny kategorie samostatně.

Kalendář pro rok 2013 čítal celkem 19 závodů (Slezský pohár amatérských cyklistů, 2013; Sdružení amatérských cyklistů České republiky, 2013).

Šumavská Unie Amatérských Cyklistů

Vznik Šumavské Unie Amatérských Cyklistů (dále jen ŠUAC) je spojen s osobami Miroslava Švátory a Pavla Čáchy. Miroslav Švátora, je dosavadní a doposud jediný ředitel ŠUAC již od roku 1994, kdy tato liga vznikla.

Organizace ŠUAC se během 19 uplynulých sezon vyvíjela výkonnostně i organizačně. Nemalou zásluhu na dnešní podobě této amatérské unie má hlavní sponzor - plzeňská firma Ramala Radka Mušky a Marka Šilhavého, která vstoupila do dění ŠUAC již v roce 1996.

Prvního ročníku se zúčastnilo asi 85 startujících, seriál měl tehdy pouze 4 závody. Hned následující rok ale nastal opravdový boom, protože se přihlásilo do soutěže cca 220 cyklistů. Byli to nejen mladíci, ale i velké množství starších účastníků, kteří jezdili závodně pod ČSC a měli na svém kontě nejen vítězný vavřík. S nárůstem závodníků došlo k rozšíření počtu závodů na 8, v dalším roce na 12 a až postupně k maximálním

16 závodům, které byli v seriálu v roce 2007. Nyní se počet závodů ustálil na 13. Do celkového hodnocení jednotlivců se počítá poměrná část z celkového počtu pořádaných závodů. Například v roce 2013 to bylo 9 závodů z celkových 13 (Šumavská unie amatérských cyklistů, 2013).

Moravský pohár

Moravský pohár se koná především v okolí Lanškrouna, Žamberku, Svitav a Králíků. Se vznikem Moravského poháru (dále jen MP) souvisí dva zajímavé fakty. Jednak je to už více než třicetiletá historie prvních závodů, ze kterých později MP vzešel a také, že původně tyto závody vznikaly jako letní zábava moravských lyžařů-sjezdařů. Prvním závodem, který lze současně považovat za start závodní cyklistiky neregistrovaných na Moravě, byl v roce 1977 závod na trati Olomouc – Karlov. Ten uspořádal Oto Kaděrka s dalšími nadšenci z lyžařského klubu TJ Lokomotiva Olomouc pod názvem Tour de Ski. Z iniciativy Milana Holešovského a Jana Ruščáka vznikl v roce 1994 první oficiální ročník Moravského poháru s pevným soutěžním řádem a pravidly. Z pěti závodů bylo 20, ze šedesátky účastníků 200. Z víkendové zábavy party kamarádů se stal seriál závodů pro závodníky, pro které Český svaz cyklistiky není schopen uspořádat soutěže, dobře organizovaný, s koncentrací závodů na malém území a tím ekonomicky velice zajímavý.

Do seriálu MP je zařazeno tradičně kolem dvacítky závodů. V sezóně 2013 to bylo 18 závodů. Kategorie jsou v Moravském poháru rozděleny po deseti letech, a to na kategorie A 18 - 29 let, kategorie B 30-39 let, kategorie C 40-49 let, kategorie D 50-60 let, nejstarší kategorie E nad šedesát let věku, kategorie Z ženy bez rozdílu věku, poslední kategorii tvoří nejmladší závodníci od 15 do 18 let věku, jsou zařazeni v kategorii označené M. Některé kategorie závodníků startují samostatně, jiné společně, ale všechny jsou samostatně hodnoceny (Moravský pohár, 2012).

Unie amatérských cyklistů

Unie amatérských cyklistů (dále jen UAC) je sdružení, jenž pořádá cyklistické závody a organizuje celoroční pohárovou soutěž v regionu středních Čech.

Historie vzniku se oficiálně datuje do roku 1989. V této době vykrystalizovalo trio nadšených organizátorů – Petr Introvič, Pavel Hloužek a Jiří Chaloupka. Ti přišli na chuť cyklistice v rámci takzvané Haunspálské ligy. V rámci jednorázových závodů konaných pod touto hlavičkou došli k názoru zorganizovat dlouhodobou soutěž neboli pohár. Úvodní ročníky sestávaly z několika závodů, kterých se zúčastňovala zhruba stovka závodníků, startujících v jednom společném pelotonu. K tradičním závodům patřil v té době podnik Mladá Boleslav – Liberec s těžkým dojezdem na vrchol hory Ještěd. Dalším závodem, který je již historií, ale nevymazatelně se zapsal do povědomí jezdců UAC, byla Kokořínská jarní klasika. Tento extrémní závod protáhl jezdecké pole Kokořínskem a naháněl hrůzu nejen svou délkou (126 km), ale též četností dlouhých a strmých stoupání a sjezdů. Vítězství na „klasice“ bylo v té době jedním z nejváženějších úspěchů v amatérské cyklistice jako takové.

V roce 1996 se do čela UAC se postavili Bohdan Nekola, Ladislav Kyndl a Jan Tajč. Byly zavedeny dvě skupiny, takzvané divize. Rozdělení bylo dle výkonnosti. Sestupovalo vždy dvacet nejhorších z první divize. Naopak postup do první divize si vybojovalo vždy dvacet nejlepších z celkového pořadí druhé divize. Pravidelně začal vycházet informační Zpravodaj UAC. Přibývalo závodů, až se v kalendáři objevilo celkově šestnáct podniků. Rozmanitost zajišťovaly časovky jednotlivců, časovky dvojic, časovka družstev, jednorázové závody a také etapové závody.

Na přelomu tisíciletí se vyměnilo vedení. Tomáš Kletečka, Karel Král, Lukáš Masák, Kateřina Suchá a Petr Škrabal tvořili tým, který naplnil pohárovou soutěž více než dvaceti závody. UAC uspořádala premiérové mistrovství Sdružení amatérských cyklistů České republiky. Byl to přelomový rok pro celorepublikový organizovaný rozvoj amatérské cyklistiky. Revolučním krokem byl pro UAC přechod z divizí do věkových kategorií. V té době čítalo jezdecké pole UAC takřka tři sta padesát registrovaných mužů a žen. Co se týká celkové členské základny, byla UAC v té době z tohoto pohledu na svém vrcholu. Na rozvoj MTB zareagovala UAC nejprve organizací jednorázových závodů, takzvaných nultých ročníků několika MTB závodů, pořádaných pod hlavičkou UAC. Obliba MTB nakonec postihla i UAC, která pro příznivce MTB následně uspořádala pohárovou soutěž v kategoriích mužů a žen.

V roce 2013 se závodů UAC zúčastnilo celkem 242 registrovaných členů, plus nespočet neregistrovaných, kteří startovali v závodech v kategoriích příchozích. UAC

v loňském roce pořádala nejvíce závodů ze všech amatérských lig a to 33 akcí – z toho 19 silničních závodů a 10 závodů horských kol – MTB a 4 závody na dráze. Uspořádala dokonce jeden etapový závod a to 15. 09. 2013 – 16. 9. 2013 tzv. Bratronické okruhy - Memoriál K. Huňáčka, který měl celkem 3 etapy. Z kalendáře je jasně vidět, že pokud závodník UAC chce závodit, je mu to umožněno v rámci ligy téměř každý týden od půlky dubna do začátku října, což v porovnání například s kalendářem závodů ČSC je naprosto neporovnatelné (Unie amatérských cyklistů, 2013).

Jihočeská amatérská liga

Tato liga se pořádá v okolí měst Velešína, Prčic, Blatné ale i v prostředí Kašperských hor. Jihočeská amatérská liga (dále jen JAL) byla založena z popudu několika cyklistických nadšenců z jižních Čech dne a to přesně 4. ledna 1994.

Vůbec první závod se konal 23. dubna 1994 v Křenovicích u Českých Budějovic. Původní kalendář tří závodů byl ještě rozšířen o závod v Nové Cerekvi, takže nakonec v prvním ročníku JAL proběhly celkem 4 závody.

Při posledním závodě bylo v soutěži registrováno celkem 71 členů JAL v kategoriích A, B, C a D. Pod organizačním výborem prvního ročníku Jihočeské amatérské ligy byli podepsáni Václav Píša st., Karel Klinkáček, Luděk Charouzek, Pavel Rybařík, Roman Novák, Radek Kláštera a Josef Němec – budoucí dlouholetý ředitel JAL.

V druhém ročníku JAL se do soutěže zaregistrovalo již 130 amatérských cyklistů, z celkem 18 týmů. Celý seriál závodů se skládal z 9 závodů.

Během dalších let se série přetvářela k dnešnímu obrazu. Vytvořili se další věkové kategorie pro děti i starší závodníky a ženy, přidali se další pořadatelé závodů, přibýlo mnoho závodníků, kteří měli úspěchy i na republikové úrovni.

Po odstoupení dlouhodobého ředitele JAL Jiřího Němce byl v roce 2005 zvolen do této funkce Petr Koblic, který byl ředitelem do roku 2010. Počet registrovaných členů ligy se v posledních letech každý rok mírně snižoval. Hlavním důvodem byl přechod řady závodníků do seriálů závodů horských kol. Tento pokles se zastavil u počtů od 70 do 80 závodníků. Naopak se v této době zvyšují počty příchozích

závodníků na závodech. Průměrný počet závodníků na závodech se v letech 2011–2012 se ustálil na zhruba 65 účastnících na každém jednotlivém závodě. V roce 2012 měla JAL celkem 14 závodů a bylo zaregistrováno celkem 74 cyklistů. JAL je ze všech lig nejmenší, s nejmenším startovním polem, doplácí na blízkost UAC a také ŠUAC (Jihočeská amatérská liga 2012).

3.2.2.2 Extraliga Masters

Extraliga masters (dále jen ELM) je celorepubliková soutěž pro amatérské závodníky věkové kategorie master a pro závodníky do 29 let. Startovat mohou, jak držitelé licence ČSC Master a Elita "C", tak i závodníci s licenci amatérských lig nebo výjimečně i bez licence. Nemohou startovat závodníci Licence ČSC Elita (A a B) a závodníci na soupiskách profesionálních týmů a zahraničních týmů (Extraliga Masters 2012).

Jak vyplývá z předchozího odstavce, na závodech ELM nemohou startovat jezdci s licenci ČSC. Toto pravidlo má ELM jako jediná liga v ČR. Z mého pohledu je to nejvíce uzavřená liga a z vlastní zkušenosti mohu konstatovat, že start na ELM někdy zahrnuje hodně papírování a i peněz. Pokud se závodník chce zúčastnit třeba i jen jednoho závodu a nechce startovat v kategorii příchozích, musí se zaregistrovat do ligy a zaplatit vstupní poplatek 500,- Kč. Což pokud se jedná o jeden závod (na který se platí zvlášť další startovné) je celkem vysoká částka. V roce 2012 měla ELM celkem 23 závodů, které se jely na celém území Čech.

3.2.2.3 53x11 Marathon Cup

V roce 2008 vznikl pod zastřešením časopisu 53x11 (věnující se výhradně silniční cyklistice) nový seriál maratonů 53x11 Marathon Cup. Do toho seriálu byly v roce 2008 zařazeny tyto závody:

- Kelly's Mamut Tour.
- Specialized Sudety Tour.
- Kelly's Rampušák.
- Kelly's Beskyd Tour.

- Vysoké Tatry Tour.
- Author Král Šumavy.

V roce 2010 přibyl do série závod Cannondale Koloshop Krušnoton. Všechny maratony mají většinou 2 až 3 varianty tratí. Nejkratší se pohybují okolo 80-90 km (Kelly's Mamut Tour a Specialized Sudety Tour) až po 253 km na Králi Šumavy.

Tento seriál se v České republice těší veliké oblibě, nahradil tzv. „Veloserii“, která dříve zastřešovala podobné závody, konané pod záštitou časopisu Velo. O veliké oblibě svědčí pravidelná účast více jak 1000 závodníků na „Králi Šumavy“, který je největším silničním závodem v ČR. Osobně jsem se účastnil všech závodů, které patří do 53x11 Marathon cup, vyjma posledně přidaného Cannondale Koloshop Krušnoton. Nejvíce účastí jsem měl na Specialized Sudety Tour, kde jsem startoval již dvakrát na trati dlouhé 170km (v roce 2011 a 2010) a dvakrát na kratší variantě 90 km v roce 2006 a 100km v roce 2009 (53x11, 2008; 53x11, 2013).

4 Problematika cyklistických závodů v ČR

V následujících subkapitolách bude popsána obecná problematika pořádání sportovních akcí i nařízení ČSC po pořádání závodů.

4.1 Obecné podmínky pro pořádání sportovních akcí

Uspořádání jakékoliv sportovní akce vyžaduje pečlivé naplánování a koordinaci, a také dodržení všech předpisů a povinností, které jsou upraveny obecně právními předpisy vydanými Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy ČR. Výtah toho nejdůležitějšího z obecně právních předpisů zobrazuje příloha č. 2 (Kovář 2011).

4.1.1 Problematika cyklistických závodů

Celá problematika by se dala shrnout do tří bodů:

- zajistit povolení k pořádání závodu na veřejných komunikacích;
- zajistit pro závod policejní asistenci;
- zorganizovat závod tak, aby se opravdu maximálně předešlo všem rizikům.

Povolení k pořádání závodu na veřejných komunikacích

Pořadatel cyklistického závodu, který se koná na veřejných komunikacích, musí dodržovat ustanovení §25 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. To nařizuje, že k užívání dálnic, silnic a místních komunikací jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny, je třeba povolení příslušného silničního správního úřadu vydaného s předchozím souhlasem vlastníka dotčené pozemní komunikace, a může-li zvláštní užívání ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, také s předchozím souhlasem Ministerstva vnitra, jde-li o dálnici a rychlostní silnici, v ostatních případech se souhlasem příslušného orgánu Policie ČR.

Tato povolení vydává správní úřad, kterým jsou pro:

- dálnice a rychlostní komunikace - Ministerstvo dopravy ČR;
- ostatní silnice I. třídy - krajský úřad;
- silnice II. a III. třídy - obecní úřad obce s rozšířenou působností;
- místní komunikace - pověřený obecní úřad (Kovář 2011).

Policejní asistence na cyklistickém závodě

Policejní asistence je velice důležitá, pokud předpokládáte, že bude nutné zastavovat ostatní účastníky provozu, neboť takový úkon může provést jen policista. Na základě povolení o zvláštním používání komunikace se podává žádost policii o zabezpečení akce. Policie má v souladu s pořadatelem akce vyhodnotit a připravit se tak, aby byli účastníci závodu i ostatní účastníci provozu zabezpečeni. Pokud se jedná například o časovky, kdy jezdí závodníci po jednom, může policie vyhodnotit situaci tak, že není pro zdárný průběh závodu nutná jejich asistence. V případě hromadného závodu třeba s pěti sty závodníky na startu je asistence a zastavování protijedoucích vozidel nezbytné (53x11 2010).

Pořadatelská služba – zabezpečení závodu

Pořadatelská služba, která bude pomáhat policii v zajištění závodu, je pro organizaci závodu v silniční cyklistice nutná. Především veřejnost musí být informována o tom, co se vlastně na komunikaci děje. Vpředu ještě před policií by měl jet automobil pořadatelské služby, který informuje ostatní účastníky provozu o tom, co se k nim blíží. Vozidlo by mělo být vybaveno oranžovými majáky, informačními tabulemi a rozhlasovým megafonem.

Velkou pomocí pořadatelské službě mohou být motocyklisté ve vestách s označením pořadatel. Sice nesmějí (podle legislativy) zastavovat motorová vozidla, ale po zásahu policie mohou podávat vysvětlení a dohlédnout u motoristů dodržení policejního příkazu. Tímto dokážou zajistit vedlejší křižovatky a upozornit na náhlé nebezpečí na trati.

4.2 Nařízení Českého svazu cyklistiky pro pořádání závodů

Všechny závody v cyklistice, které si nechal pořadatel řádně zaregistrovat do kalendáře soutěží ČSC, nebo do kalendářů krajských svazů se řídí Sportovně technickými směrnicemi pro silnici, dráhu a cyklokros vydávané ČSC. Tyto směrnice byly naposledy aktualizovány v roce 2012 a jejich přesné znění je možné najít na internetových stránkách ČSC. Veřejné závody a závody nezařazené v kalendáři soutěží

ČSC a kalendářů krajských svazů cyklistiky se řídí obecně právními předpisy pro pořádání sportovních akcí (Český svaz cyklistiky 2012).

5 Nezávodní podoba akce

"Král Krkonoš" je nesoutěžním, přátelským setkáním cyklistů všech věkových a výkonnostních skupin. Jede se pro čistou radost z jízdy na kole v krásném prostředí nejvyšších českých hor bez nároku na cenu. Jedinou cenou pro každého je příjemný pocit z toho, že udělal něco pro své tělo, setkal se s přáteli cyklisty a viděl kus krásné přírody.

Základní myšlenka Krále Krkonoš, který byl poprvé uspořádán v roce 1997 a v roce 2011 se jel zatím poslední 15. ročník tohoto podniku, který byl zařazen do Pojizerské ligy cyklistů (dále jen PLC).

5.1 Vznik a historie Krále Krkonoš

Král Krkonoš – podnik, na jehož základech má stát připravovaný závod se zrodil na valné hromadě Klubu českých cyklistů BC Sport v Semilech v roce 1996. Zrod tohoto nezávodní přejezdu nebyl náhodou. Členové klubu absolvovali každé jaro dvě společné větší vyjížďky. První s názvem „Přes tři kopce na Pomezky“, jehož trať vedla ze Semil na Benecko, Strážné, Hoffmanovy a Pomezní boudy a zpět přes Hoffmanovy boudy zase zpět do Semil – cca 140km. Druhou společnou akcí byl přejezd Krkonoš ze Semil přes Příchovice, Harrachov do polské Sklarske Poreby, dále přes Karpacz, Pomezní a Hoffmanovy boudy zpět do Semil. Tento okruh měřil cca 180km. Spojením těchto dvou okruhů a přidáním dalšího kopce vznikla trasa Krále Krkonoš. Od samého počátku organizátoři tuto akci pojali jako nezávodní, ale extrémní sportovní zážitek.

Na trase dlouhé 212 km s celkovým převýšením 3 530 metrů závodil tehdy pouze každý sám se sebou. Čas startu byl zvolen mezi šestou a devátou hodinou ranní. Každý účastník si mohl vybrat, v kolik hodin vyrazí. Velmi brzy se uchytilo nepsané pravidlo, že čím pozdější hodina startu, tím větší tempo. Cyklisté vyrážející v 6 hodin ráno vše pojali jako pohodovou vyjížďku, kde se čekalo na pomalejší, tempo nebylo nijak závratné a nebyl problém se zastavit na občerstvení. Naopak start kolem 9 hodin se pomalu rovnal závodu, kopce se jezdili velmi rychle. V případě odpadnutí cyklisty ze skupiny se nečekalo a zastavení na oběd a pivo se konalo až v cíli akce. Každý účastník obdržel na startu přesný popis trasy a pak už bylo pouze na něm, jak se s celou akcí vyrovná. Občerstvení ani kontroly na trati nebyly, časový limit rovněž nebyl stanoven.

Každý kdo dorazil do cíle a zvládl celou trasu se všemi kopci, se mohl honosit čestným titulem „Král Krkonoš“ (Král Krkonoš, 2011).

Zatím poslední 15. ročník přejezdu se uskutečnil v roce 2011. Proto bych rád navázal na tuto známou tradici uspořádáním maratónské soutěže, která by se již od prvního ročníku měla zařadit do seriálu 53x11 Marathon Cup.

5.2 Analýza nezávodní obdoby

V analýze bude zahrnut především počet účastníků, samotný vývoj akce a také varianty tratí od počátku až do jeho posledního 15. ročníku.

5.2.1 Tratě Krále Krkonoš

Od prvního ročníku – tedy roku 1997 má Král Krkonoš tu samou nejdelší variantu tratě, která z důvodu menších změn a objížděk na trati za celou historii přejezdu měří od 208 do 220 kilometrů. V roce 2000 a 2001 byla neoficiálně přidána tehdy krátká verze v délce 120 km, nyní střední varianta, která se ovšem v letech 2002-2003 nejela. Od roku 2004 přibyly oficiálně dvě tratě – střední varianta (120km) a nejkratší varianta přejezdu (70km).

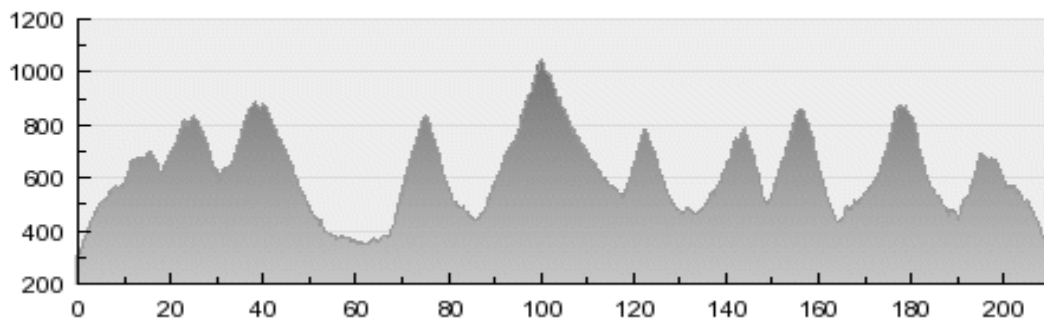
Popis nejdelší tratě:

Celková délka 210 km, převýšení 3870 m. Mapa tratě 210 km je zobrazena v příloze č. 3.

Itinerář:

0 km – Semily sportovní stadion, 15 km - Vysoké nad Jizerou, 25 km – Příchovice (830 m n. m.), 34 km - Harrachov, 37 km – státní hranice, 38 km – Jakuszyce (870 m n. m.), 46 km - Szklarska Poreba, 75 km – Karpacz (820 m n. m.), 86 km - Kowary, 100 km – státní hranice - Pomezí boudy (kontrola, občerstvení, 1050 m n. m.), 118 km - Svoboda nad Úpou, 122 km - Hoffmanovy boudy (780 m n. m.), 134 km - Lánov, 143 km – Strážné (kontrola, občerstvení, 780 m n. m.), 149 km - Vrchlabí, 156 km – Benecko (840 m n. m.), 164 km - Dolní Štěpanice, 173 km -Vítkovice v Krkonoších, 177 km – Rezek (kontrola, občerstvení, 870 m n.m.), 184 km - Rokytnice nad Jizerou, 190 km - Jablonec nad Jizerou, 195 km - Vysoké nad Jizerou, 204 km - Příkrý, 210 km – Semily sportovní stadion.

Výškový profil nejdelší tratě – 210 km (viz. obrázek 2.).



Obrázek 2. Výškový profil 210 km tratě

Zdroj: www.kralkrkonos.cz

Výsvětlivky: osa y znázorňuje výškové metry, osa x kilometry

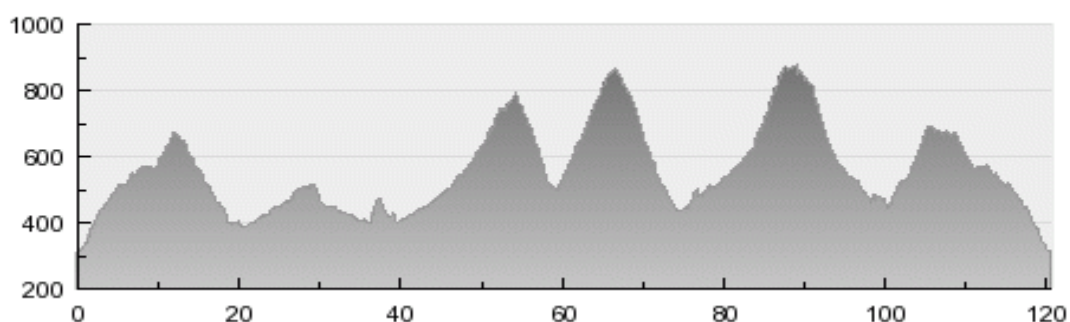
Popis střední tratě:

Celková délka 120 km, převýšení 2185 m. Mapa tratě 120 km je zobrazena v příloze č. 3.

Itinerář:

0 km – Semily sportovní stadion, 12 km - Roprachtice, 20 km - Horní Sytová, 23 km - Hrabačov, 25 km - Jilemnice, 30 km - Horní Branná, 36 km - Kunčice, 43 km - Horní Lánov, 54 km – Strážné (kontrola, občerstvení, 780 m n. m.), 59 km - Vrchlabí, 66 km - Benecko (840 m n. m.), 84 km - Vítkovice v Krkonoších, 88 km – Rezek (kontrola, občerstvení, 870 m n. m.), 95 km - Rokytnice nad Jizerou, 101 km - Jablonec nad Jizerou, 106 km - Vysoké nad Jizerou, 115 km - Příkrý, 119 km – Semily sportovní stadion.

Výškový profil střední tratě – 120 km (viz obrázek 3.).



Obrázek 3. Výškový profil 120 km tratě

Zdroj: www.kralkrkonos.cz

Vysvětlivky: osa y znázorňuje výškové metry, osa x kilometry

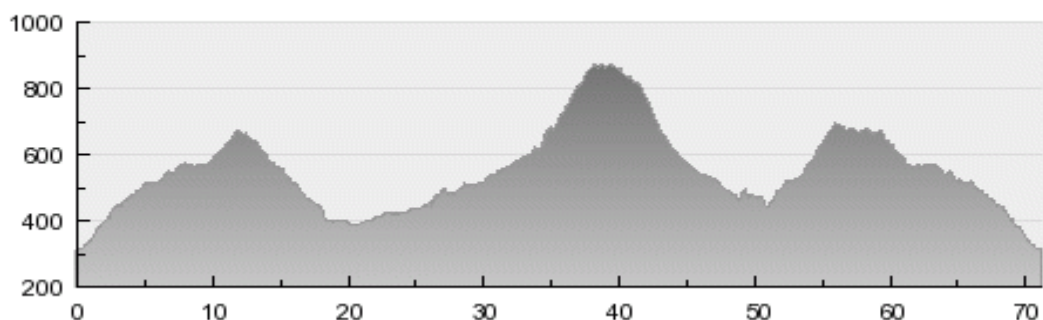
Popis nejkratší tratě:

Celková délka 70 km, převýšení 1380 m. Mapa tratě 70 km je zobrazena v příloze č. 3.

Itinerář:

0 km – Semily sportovní stadion, 12 km - Roprachtice, 20 km - Horní Sytová, 23 km - Hrabačov, 34 km - Vítkovice v Krkonoších, 38 km – Rezek (kontrola, občerstvení, 870 m n. m.), 45 km - Rokytnice nad Jizerou, 51 km - Jablonec nad Jizerou, 56 km - Vysoké nad Jizerou, 65 km - Příkrý, 69 km – Semily sportovní stadion.

Výškový profil nejkratší tratě – 70 km (viz obrázek 4.), (Král Krkonoš 2011).



Obrázek 4. Výškový profil 70 km tratě

Zdroj: www.kralkrkonos.cz

Vysvětlivky: osa y znázorňuje výškové metry, osa x kilometry

5.2.1.1 Počet účastníků

Poslední dochované výsledkové listiny jsou z roku 2000 – tedy až 4. ročník Krále Krkonoš. Výsledky z dřívější doby nejsou zachovány z důvodu komorní atmosféry a nezapočítání nezávodního přejezdu do celkového hodnocení PLC.

Tabulka 1. Počet startujících v letech 2000 – 2011.

Rok	Celkový počet startujících	Nejdelší trať	Střední trať	Nejkratší trať
2000	88	65	23	X
2001	79	58	21	X
2002	127	127	X	X
2003	145	145	X	X
2004	121	85	23	13
2005	155	97	36	22
2006	155	91	36	28
2007	181	109	50	22
2008	135	71	38	26
2009	140	72	50	18
2010	185	72	84	29
2011	166	70	73	23

Zdroj: www.kralkrkonos.cz

Vysvětlivky: v místě, kde je uvedeno X se daná trať nejela

Jak je vidět z tabulky výše, účast se v posledních letech pohybuje okolo 135 – 185 jezdců. Velký vliv na účast má počasí v daném roce, které velmi ovlivní množství startujících. Zcela jasně je vidět úbytek cyklistů na nejdelší trati a jejich přesun na trať střední. Je to zapříčiněno především její obtížností – 210 kilometrů v oblasti Krkonoš není nic snadného a tak řada účastníků proto volí jednodušší variantu.

Vývoj celkového počtu účastníků v letech 2000 – 2011 znázorňuje obrázek č. 5.

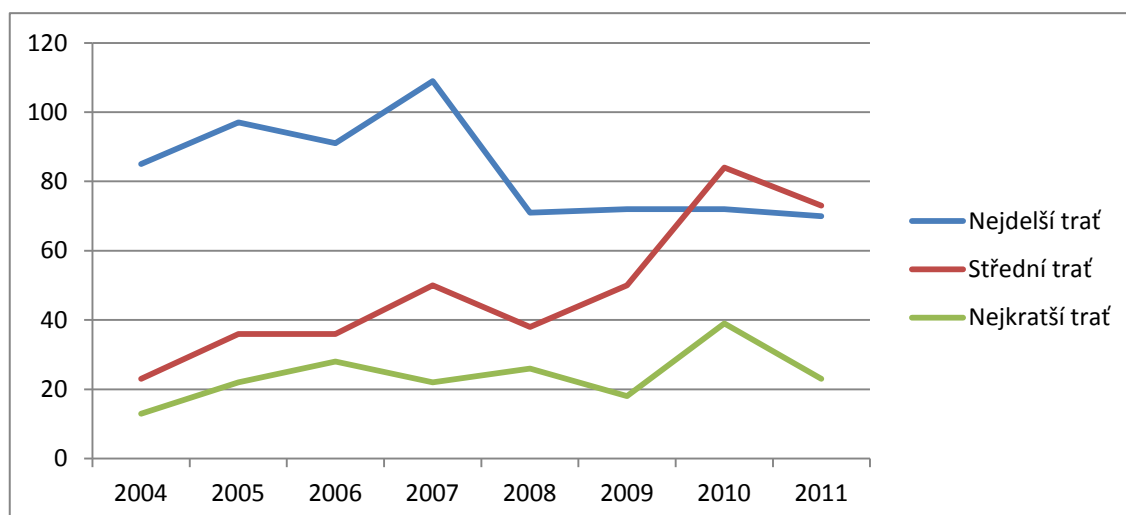


Obrázek 5. Vývoj celkového počtu účastníků

Zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlivky: osa y znázorňuje celkový počet účastníků, osa x rok

Vývoj počtu účastníků na různých variantách tratí v letech 2004 – 2011 je znázorněn na obrázku č. 6.



Obrázek 6. Účastníci na jednotlivých tratích

Zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlivky: osa y znázorňuje počet účastníků, osa x rok

6 Analýza ostatních maratonských soutěží v ČR

V této kapitole se blíže podíváme na ostatní závody, které jsou zařazeny do seriálu 53x11 Marathon Cup. Podíváme se na počet účastníků v posledních 4 letech, na varianty tratí a dále na výši startovného v roce 2012 a 2013. Všechny tyto údaje nám dovolí si udělat představu o úspěšnosti akce a její oblibě mezi závodníky.

6.1 Kelly's Mamut Tour

Kelly's Mamut Tour se každý rok tradičně koná v Přerově, jeho trať vede Hostýnskými vrchy a účastníky zavede na všechna nejvýznamnější stoupání v tomto kraji. Start i cíl je na Přerovském výstavišti. První ročník se konal v roce 2000, nyní se tedy pořádá již 13. ročník závodu tohoto závodu.

6.1.1 Varianty tratí

V Přerovském závodě je na výběr ze tří variant. V roce 2010 byli všechny tratě změny od základu do současné podoby. Nejdelší trať v roce 2012 měřila 210km, střední varianta 120km a nejkratší. Pro rok 2013 pořadatel připravil na výběr tyto varianty:

- A 212km, převýšení 3741m.
- B 136km, převýšení 2263m.
- C 83km, převýšení 976m.

6.1.2 Počet účastníků v letech 2010 – 2013

V tabulce je uveden počet všech účastníků – jsou zahrnuti i ti, kteří nedojeli do cíle, nebo nenastoupili na start. Ve výsledcích jsou uvedeni všichni řádně přihlášení závodníci (mají zaplacené startovné).

Tabulka 2. Počet startujících v letech 2000 – 2013 na Kelly's Mamut Tour.

Rok	Celkový počet účastníků	Nejdelší trať	Střední trať	Nejkratší trať
2013	386	66	190	130
2012	394	85	209	100
2011	472	151	227	94
2010	392	120	175	97

Zdroj: www.miko-cycles.cz

Vysvětlivky: v tabulce jsou zahrnuti všichni řádně přihlášení závodníci (zaplatili startovné).

V letech 2010 – 2013 se maratonu Kelly's Mamut Tour zúčastnilo celkem 1 644 závodníků.

6.1.3 Výše startovného

Od roku 2011 až do 2013 se platí startovné na Kelly's Mamut Tour více způsoby. Startovné zaplacené předem do data určeného pořadatelem: trasa dlouhá a střední 450 Kč, trasa krátká 350 Kč. Po termínu a v den startu trasa dlouhá a střední 550 Kč, trasa krátká 450 Kč (Mamut Tour, 2013).

6.2 Specialized Sudety Tour

Specialized Sudety Tour se koná v Teplicích nad Metují, kde je také start závodu. Cíl je na nedalekém Bischofsteinu. V roce 2004 se konal nultý zkušební ročník, o rok později to byl regulérní závod na 150 km. Pořadatelé vedou účastníky krajem Broumovska, Policka a Jestřebích hor. Na trati nejsou dlouhé a táhlé kopce, ale spíš kratší a prudší výjezdy, z nichž nejznámější jsou Vysoká Srbská, Odolov a Bezděkov. Povrch trati je z 96 % asfalt a 4 % dlažba.

6.2.1 Varianty tratí

V Teplicích nad Metují si mohou závodníci vybrat pouze ze dvou variant. Od roku 2005 měří krátká varianta trati 90 km, v roce 2009 byla prodloužena na 100km a od roku 2011 má 95km. Dlouhá trať měřila v prvním ročníku 150 km, poté byla až do současnosti prodloužena na 170km.

6.2.2 Počet účastníků v letech 2010 – 2013

Počet účastníků na „Sudetech“ je velmi stabilní, každoročně se pohybuje okolo 450 závodníků, vyrovnaný je i poměr mezi krátkou a dlouhou tratí. Vyrovnaný poměr účastníků je dán především malým rozdílem v délce tratí. Více závodníků si troufne na trať dlouhou, která není tak obtížná jako na ostatních maratonských soutěžích.

Tabulka 3. Počet startujících v letech 2000 – 2013 na Specialized Sudety Tour.

Rok	Celkový počet účastníků	Dlouhá trať	Krátká trať
2013	415	215	200
2012	443	255	188
2011	477	248	229
2010	447	226	221

Zdroj: www.redpointteam.cz

Vysvětlivky: v tabulce jsou zahrnuti všichni řádně přihlášení závodníci (zaplatili startovné).

V letech 2010 – 2013 se maratonu Specialized Sudety Tour zúčastnilo celkem 1 782 závodníků.

6.2.3 Výše startovného

V Teplicích nad Metují se platí poměrně vysoké startovné – 600 Kč. Pokud ho účastník uhradí do data určeného pořadatelem má nárok na pamětní tričko, po uvedeném datu je bez dárku. Dodatečné přihlášky jsou možné i na místě konání akce s doplatkem 100 Kč, ale bez nároku na dárek (Sudety Tour Road, 2013).

6.3 Kelly's Rampušák

Cyklomaraton Kelly's Rampušák je zakořeněn v městečku Štítý, které se nachází na úpatí Orlických hor. Vládce Orlických hor – Rampušák se drží v názvu maratonu již od druhého ročníku. První ročník se konal v roce 1997 – na startu se tehdy sešlo 110 účastníků. V roce 2013 byl na programu již 13. ročník. Na tomto závodě je zajímavé to, že se jede souběžně silniční závod a závod MTB. Start i cíl obou závodů a všech tratí je na tom samém místě, takže při startu je celé náměstí Štítů zaplněno po okraj cyklisty.

6.3.1 Varianty tratí

Na Rampušáku si účastníci v posledních 3. letech mohli vybrat ze dvou silničních vzdáleností a to 140 a 190 km a dvou MTB variant – 30 a 70 km. Před rokem 2010 si mohl vybírat dokonce ze tří tratí na MTB (30, 60 a 90km) a u silničního závodu byla možnost volby mezi 120 a 200 km variantou. Zajímavostí je určitě i to, že dlouhá varianta silničního závodu zavítá do sousedního Polska, na jehož území se jede cca 50 kilometrů.

6.3.2 Počet účastníků v letech 2010 – 2013

Do Štítů si každoročně přijede zazávodit na 400 cyklistů. Tato menší účast oproti ostatním soutěžím je zapříčiněna jistě také MTB závodem, který se jede současně se silniční variantou. Současné v několika posledních letech se v termín konání „Rampušáka“ koná také MČR v silniční cyklistice kategorií U23 a Elite. Tito závodníci nezřídka jezdí na závody 53x11 Marathon Cup. V konání MČR mu ale dávají přednost před závodem ve Štítech.

Tabulka 4. Počet startujících v letech 2000 – 2013 na Kelly's Rampušák.

Rok	Celkový počet účastníků	Dlouhá trať	Krátká trať
2013	258	85	173
2012	333	113	220
2011	410	127	283
2010	404	129	275

Zdroj: www.rampusak-stity.cz

Vysvětlivky: v tabulce jsou zahrnuti všichni řádně přihlášení závodníci (zaplatili startovné).

V letech 2010 – 2013 se maratonu Kelly's Rampušák zúčastnilo celkem 1 405 závodníků.

6.3.3 Výše startovného

Startovné na tomto závodě má pořadatel rozděleno do tří kategorií. Při platbě cca 1,5 měsíc před konáním akce je startovné 350 Kč, při zaplacení 14 dnů před startem 450 Kč a na místě v den konání závodu 600 Kč (Kelly's Rampušák, 2013).

6.4 Kelly's Beskyd Tour

Kelly's Beskyd Tour se každoročně koná ve Frenštátu pod Radhoštěm, na jehož náměstí je také start závodu. Cíl dlouhé trati je na kopci u hotelu Raztoka, v Trojanovicích, asi 4 km od místa startu. Cíl krátké trasy je netradičně zhruba v polovině trasy dlouhé – na Pustevnách. Jak již název napovídá, celý závod se odehrává v Beskydech a jeho okolí. První ročník se uskutečnil v roce 1994 a v roce 2013 se jel zatím poslední 19. ročník (v roce 1998 se závod nekonal).

6.4.1 Varianty tratí

Na Beskyd Tour si závodník může vybrat ze dvou tratí. Delší varianta má 182km (2900m převýšení), kratší měří 80km (1250m převýšení). Jak již bylo psáno, zajímavostí je cíl krátké trasy na Pustevnách, takže si závodník musí dojet zpět k místu startu ještě zhruba dalších 12 kilometrů. Na dlouhé trati je také zajímavost, a to že se závodníci podívají do sousedního Slovenska. Tyto tratě se nejezdí od nepaměti, v letech 1997 – 2002 bylo možné vybírat mezi třemi variantami – 80, 172 a 245 km. Od roku 2003 vznikly současné tratě, které se zatím nezměnily.

6.4.2 Počet účastníků v letech 2010 – 2013

Z vlastní zkušenosti vím, že do Beskyd se závodníkům moc nechce z důvodu startu ve Frenštátu pod Radhoštěm, kam má většina cyklistů, vyjma Moravanů velmi daleko. A proto je téměř nutné si na tento závod zajistit i ubytování, což způsobí větší finanční náročnost pro účastníky. I přes tento handicap se každoročně postaví na start okolo 400 cyklistů.

Tabulka 5. Počet startujících v letech 2000 – 2013 na Kelly's Beskyd Tour.

Rok	Celkový počet účastníků	Dlouhá trať	Krátká trať
2013	377	169	208
2012	382	200	182
2011	445	211	234
2010	379	175	204

Zdroj: www.beskydbike.cz

Vysvětlivky: v tabulce jsou zahrnuti všichni řádně přihlášení závodníci (zaplatili startovné).

V letech 2010 – 2013 se maratonu Kelly's Beskyd Tour zúčastnilo celkem 1 583 závodníků.

6.4.3 Výše startovného

Pořadatel Kelly's Beskyd Tour má jako jediný ze všech závodů 53x11 Marathon Cupu stejné startovné při platbě předem a na místě a to 400 Kč. Poměrně nízké startovné kompenzuje řadě závodníků náklady spojené s cestou (Beskyd Tour, 2013).

6.5 Tatry Tour

Starý Smokovec, město na úbočí Vysokých Tater, které hostí start a cíl závodu Tatry Tour. Tento závod vznikl v roce 2004 a v roce 2013 se tedy jel již jubilejní, 10. ročník. Je vyhlášen jako otevřené mistrovství střední Evropy. Určitě je zajímavý tím, že jako jediný z 53x11 Marathon Cupu není na území ČR. Jeho trať vede okolo Tater až do Polského Zakopaného.

6.5.1 Varianty tratí

Pořadatelé v Tatrách mají pro závodníky v roce 2013 připravenou pouze jednu trať – a to 197 dlouhou variantu, která objíždí Tatry dokola. V letech 2008 – 2012 byli na výběr tratě dvě – dlouhá (197 km) a krátká varianta (72 km). V letech 2004 – 2007 byla na výběr také pouze jedna dlouhá varianta, která se jezdí do dnes. Z důvodu neměnné trati můžeme porovnat dosažené časy vítězů mezi jednotlivými ročníky a tím i výkonnost závodníků v daném roce.

6.5.2 Počet účastníků v letech 2010 – 2013

Celkový nižší počet startujících je dán několika důvody. Pro mnoho závodníků z ČR je závod velmi finančně náročný, proto ho neabsolvují. Dalším důvodem menšího počtu účastníků je fakt, že Slovensko, na jehož území se závod koná, má menší cyklistickou základnu než ČR. Z toho důvodu i počty startujících na ostatních závodech bývají nižší než u nás. Velmi nízký počet účastníků v roce 2011 byl způsobem především špatným počasím. Několika denní déšť, který neustal ani v den konání akce odradil mnoho účastníků.

Tabulka 6. Počet startujících v letech 2000 – 2013 na Tatry Tour.

Rok	Celkový počet účastníků	Dlouhá trať	Krátká trať
2013	355	246	109
2012	351	261	90
2011	260	186	74
2010	349	209	140

Zdroj: www.tatrytour.eu

Vysvětlivky: v tabulce jsou zahrnuti všichni řádně přihlášení závodníci (zaplatili startovné).

V letech 2010 – 2013 se maratonu Tatry Tour zúčastnilo celkem 1 315 závodníků.

6.5.3 Výše startovného

Na Slovenském závodě je pořadatel nakloněn předem platícím. Ještě 3 dny před závodem má každý, kdo se přihlásí nárok na snížené startovné, které ovšem není nízké. Pro předem platící je startovné 30 Euro (cca 750 Kč) pro přihlášky zaslané po termínu nebo přihlášky na místě je startovné 35 Euro (cca 875 Kč). Pokud přičteme ke startovnému náklady na cestu a ubytování, jedná se o poměrně finančně nákladnou akci pro každého účastníka (Tatry Tour, 2013).

6.6 Author Král Šumavy

Nejstarší, nejdelší, největší. Tak by se dal označit závod Král Šumavy, v roce 2013 se pojede již 20. ročník. Start i cíl závodu je v Klatovech a všechny tratě závodu vedou napříč celou Šumavou. Od roku 2012 je ovšem „Král“ tak trochu spíše turistickou akcí než závodem. Novela zákona o silničním provozu, která vstoupila v platnost 1. srpna 2011, způsobila přesunutí 19. ročníku Krále Šumavy na nezávodní podobu. Start je individuální od 6.30 do 10.00 hodin. Čas je sice měřen, ale není vyhlášován vítěz, každý kdo ujede celý maraton, dostane diplom s uvedeným časem. Pořadí se nevyhláší, ceny se losují. Smutný konec pro nejuznávanější závod v ČR. Nebo nový začátek?

6.6.1 Varianty tratí

Úplně nové trasy závodu vznikly v roce 2011, nejdelší a královská trať měří 255 km (převýšení 4340 m), dále jsou na výběr hned další tři trasy - 225 km (převýšení 3530 m), 160 km (převýšení 2750 m) a nejkratší varianta 115 km (převýšení 1830 m). Do roku 2011 byl na start na nejkratší trati povolen pouze mužům nad 55 let a ženám. Od roku 2012 je volba trati na každém a nejsou žádné kategorie, ani kritéria. V roce 2013 vypadla z trati nejdelší, královská 255 kilometrů dlouhá trasa.

6.6.2 Počet účastníků v letech 2010 – 2013

Velký propad v počtu účastníků v posledním roce je jistě dán přesunem závodu do nezávodní podoby. Král Šumavy a absolvování ho jako závodu byl pro mnohé cyklisty hlavní cíl sezony. Sám jsem startoval na Králi Šumavy několikrát a při jeho poslední závodní podobě na nejdelší 255 km dlouhé trati, která je opravdu v porovnání s jinými závody v ČR co se týče náročnosti nesrovnatelná.

Tabulka 7. Počet startujících v letech 2000 – 2013 na Králi Šumavy.

Rok	Celkový počet účastníků	Trat' 255 km	Trat' 225 km	Trat' 160 km	Trat' 115 km
2013	540		135	225	180
2012	528	106	36	251	135
2011	1190	223	158	667	142
2010	1141	185	158	669	129

Zdroj: www.authorkralsumavy.cz

Vysvětlivky: v tabulce jsou zahrnuti všichni řádně přihlášení závodníci (zaplatili startovné).

V letech 2010 – 2013 se maratonu Král Šumavy zúčastnilo celkem 3 399 závodníků.

6.6.3 Výše startovného

Startovné na Králi Šumavy je od roku 2012 a tedy jeho nezávodní podoby stanoveno na 500 Kč při platbě předem (uzávěrka přihlášek předem je týden před startem). Na místě je možné se přihlásit za 700 Kč. Do roku 2011 když byl Král Šumavy brán jako závod, byli stejné podmínky pro platbu předem a startovné bylo 600 Kč, na místě 700 Kč. V porovnání s ostatními závody je startovné o něco větší, ale jak je vidět v letech 2011 a 2010 a v předchozích ročnících, účast je přímo obrovská (Král Šumavy, 2013).

6.7 Cannodale Koloshop Krušnoton

Nejmladší ze všech závodů v 53x11 Marathon Cupu vznikl v roce 2010 na severu Čech. Centrem všeho dění jsou Teplice, start i cíl závodu je přímo v centru města. V roce 2013 se pojede jeho teprve 4. ročník. Krušnoton se prezentuje jako závod s tratí která má největší převýšení ze závodů v ČR. Možná i proto nemá zatím taková úspěch, díky své náročnosti. Dlouhá a střední trať zavede závodníky do Krušných hor a Českého středohoří, krátká trať pouze do Krušných hor.

6.7.1 Varianty tratí

Na Krušnotonu je možná volba ze tří tratí – dlouhá trať měří 250 km (převýšení 4 900 m), střední trať má 180 km (převýšení 3 600 m) a nejkratší 110 km (převýšení 1 400 m). Tyto tratě jsou od roku 2011. V roce 2010 byli pouze dvě varianty – 256 a 146 km. Z důvodu přívalových dešťů byla ovšem delší trať zkrácena na 225 kilometrů.

6.7.2 Počet účastníků v letech 2010 – 2013

Z tabulky níže je vidět stoupající tendence u počtu účastníků. První ročník poznamenaný velmi špatným počasím dokázal i přesto přilákat 158 cyklistů. Po roce 2011 kdy získal Krušnoton řadu kladných ohlasů se v roce 2012 objevilo na startu více než 400 závodníků, což je na třetí ročník vcelku vysoké číslo. Trať Krušnotonu a jeho náročnost má do budoucna na to, nahradit Krále Šumavy na postu nejtěžšího maratonu v ČR.

Tabulka 8. Počet startujících v letech 2000 – 2013 na Cannondale Koloshop Krušnoton.

Rok	Celkový počet účastníků	Nejdelší trať	Střední trať	Nejkratší trať
2013	442	79	166	197
2012	426	93	106	227
2011	235	87	39	109
2010	158	80	X	78 (146km. trať)

Zdroj: www.krusnoton.cz

Vysvětlivky: v tabulce jsou zahrnuti všichni řádně přihlášení závodníci (zaplatili startovné). V místě kde se nachází X se daná trať nejela.

V letech 2010 – 2013 se maratonu Cannondale Koloshop Krušnoton zúčastnilo celkem 1 261 závodníků.

6.7.3 Výše startovného

Startovné zaplacené předem je na Krušnotonu je rozděleno podle délky trasy. Nejkratší varianta stojí 400 Kč, střední 450 Kč a nejdelší 500 Kč. Platba předem a snížené startovné je akceptováno do tří dnů před startem. Po datu, anebo v případě přihlášení na místě je startovné jednotné 600 Kč. Nezvyklým krokem ze strany pořadatelů je možnost vrácení startovného v plné výši – a to do 10 dnů před plánovaným startem. Vrácení startovného umožňují jako jediní, na ostatních soutěžích je běžný převod zaplaceného startovného na jiného závodníka, za mírný poplatek (Cannondale Koloshop Krušnoton, 2013).

7 Návrh připravovaného závodu

V návrhu připravované akce, která by se měla stát závodní podobou akce Král Krkonoš, jsou rozepsány veškeré informace nutné k uspořádání této akce. Jsou vytvořeny tratě, propozice, vytvoření rozpočtu a také SWOT a finanční analýza akce. Na závěr je také doporučení pro praxi a porovnání připravovaného závodu s jeho nezávodní formou.

7.1 Zabezpečení akce – organizační struktura

Pro správné zabezpečení akce je důležité dodržet několik zásad, pokud chceme, aby byl závod bezpečný a aby se k nám závodníci vraceli i v dalších letech:

- výběr trati na méně frekventovaných komunikacích;
- výběr vhodného místa k pořádání akce;
- vyvolání odpovídající pozornosti závodu u účastníků silničního provozu a místního obyvatelstva, využití medií i propagace v místě konání;
- využití všech dostupných prostředků k upozornění na projíždějící závod (tabule, výstražné praporky, majáčky na doprovodných vozech);
- zajištění dostatečného počtu automobilů i motocyklů k zabezpečení trati, například dohodou o reklamním využití místního prodejce vozidel;
- navázání součinnosti s policií ČR;
- zapojení dalších zájmových skupin, které mohou vylepšit bezpečnost, například dobrovolných hasičů;
- omezit provoz jen na nezbytně nutnou dobu tak, aby nebyla narušena vstřícnost motoristů vůči cyklistům;
- nespoléhat na formulaci v propozicích, že se závod koná za plného provozu a na vlastní nebezpečí.

Při tvorbě závodu Král Krkonoš byly brány v potaz všechny výše uvedené body, které by měly zajistit, hladký a bezpečný průběh celé akce.

7.1.1 Místo konání

Místo konání akce musí být přizpůsobeno velkému počtu účastníků. Město Semily, které má přes 8 tisíc obyvatel a hostilo také nezávodní podobu akce je k tomu

vhodné. Nabízí dostatečné ubytovací a stravovací kapacity pro závodníky a jejich doprovod. Dále má velmi výhodnou polohu, je vzdáleno zhruba hodinu a čtvrt jízdy autem od Prahy. Z dalších velkých měst např. z Hradce Králové, Liberce, Ústí nad Labem či Mladé Boleslavi je cestování do Semil otázkou maximálně 2 hodin. Tudiž pro mnoho účastníků odpadá nutnost ubytování, což je mezi cyklisty velmi ceněno.

7.1.2 Termín pořádání

Výběr vhodného termínu bude základním prvkem pro úspěch či neúspěch akce. Termín akce se nesmí krýt s jiným závodem z 53x11 Marathon Cupu, jehož kalendář na rok 2013 je níže:

53x11 Marathon Cup 2013:

- 11. 5. 2013 Mamut Tour - Přerov
- 09. 6. 2013 Specialized Sudety Tour – Teplice nad Metují
- 22. 6. 2013 Kelly's Rampušák – Štíty
- 13. 7. 2013 Beskyd Tour – Frenštát pod Radhoštěm
- 27. 7. 2013 Tatry Tour – Starý Smokovec (SK)
- 10. 8. 2013 Krušnohon – Teplice
- 31. 8. 2013 Král Šumavy – Klatovy

Vzhledem k náročnosti maratonů, není vhodné absolvovat dva závody týden po sobě. Málokdo je schopný se zúčastnit tak obtížných závodů během 7 dnů. Termín akce, který by nekolidoval s ostatními soutěžemi, vychází tedy na víkend 25. – 26. 5., to je 14 dnů po úvodním závodě a 14 dnů do dalšího maratonu. Další možný termín je 14. – 15. 9., v tomto termínu byl dříve pořádán Král Šumavy, ale v posledních letech pořadatelé tohoto závodu přesunuli termín na poslední srpnový víkend. Nejvíce bych se k tomuto termínu také přikláněl, myslím, že pro spoustu závodníků by byla výzva zúčastnit se obou „Králů“ během 14 dnů a zakončit tak cyklistickou sezónu „Králem Krkonoš“.

Termín konání závodu je tedy stanoven na druhý víkend v září.

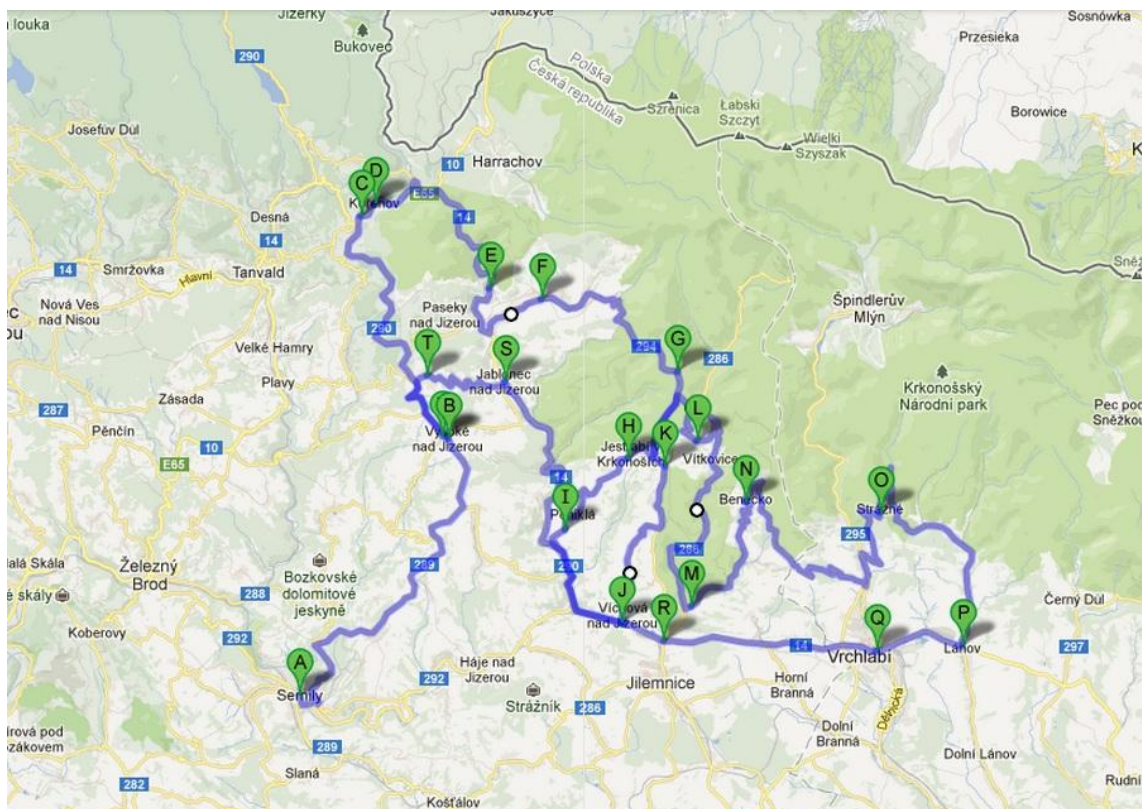
7.1.3 Trasa akce a možné varianty

Trasa akce by měla začínat v místě původní akce – v Semilech. Dle mého názoru je to ideální místo pro start maratonu, je v dostatečné blízkosti kopců v Krkonoších a svojí velikostí je schopno pojmout několik set účastníků závodu. Trasa akce je navržena tak, aby se vyhnula průjezdům frekventovaných křižovatek, větším městům a hlavním tahům silnic. Oproti nezávodní podobě trasa připravovaného závodu nevede do Polska, což by několikanásobně zvýšilo nárok na zabezpečení a organizaci akce. Závod se odehrává pouze v ochranném pásmu a nikde nezasahuje přímo do zóny KRNPu. Celá trasa vede po asfaltových komunikacích, kde je povolen běžný provoz motorových vozidel. Trasa je vedena takovým způsobem, aby i malý počet pořadatelů byl schopen zabezpečit závod. Jediná občerstvovací stanice je umístěna tak, aby k ní závodníci na dlouhé trati dorazily dvakrát a závodníci na krátké trati jednou. Což je vzhledem k délce závodu plně vyhovující.

Varianty tratí

V prvním ročníku závodu bude na výběr ze dvou variant délky trasy. Dlouhá trať, která měří 165 kilometrů a krátká 90 kilometrová.

Je velmi vhodné na začátek závodu zařadit delší a táhlejší stoupání, ve kterém se rozdělí startovní pole a předejde se tak mnoha kolizím a nešťastným pádům. I proto po startu v Semilech trasa obou variant stoupá do Vysokého nad Jizerou, kde je mírné, táhlé stoupání po široké silnici. Z Vysokého n. J. trať pokračuje do Kořenova, Rokytnice nad Jizerou, odkud stoupá na Rezek, zde bude první vrchařská prémie (910 m n. m.). Dále se sjíždí přes Jestřabí do Poniklé (občerstvovací stanice), kde se vydává na Víchovou nad Jizerou. Ve Víchové n. J. trať odbočuje vlevo směrem na Roudnici (druhá vrchařská prémie) a Vítkovice v Krkonoších. Odtud trať klesá do Dolních Štěpanic a dále stoupá na Benecko, kde bude druhá vrchařská prémie (910 m n. m.). Z Benecka vede trasa přes Strážné do Lánova. Z Lánova nastává rovinatý úsek přes Vrchlabí, Hrabačov a Poniklou (občerstvovací stanice) až do Jablonce nad Jizerou. Poté následuje závěrečný kopec do Sklenařic, kde se nachází třetí a poslední vrchařská prémie. Ze Sklenařic trať pokračuje do Vysokého nad Jizerou a klesá do Semil, kde je cíl závodu. Celá trasa závodu je zobrazena v obrázku č. 7.

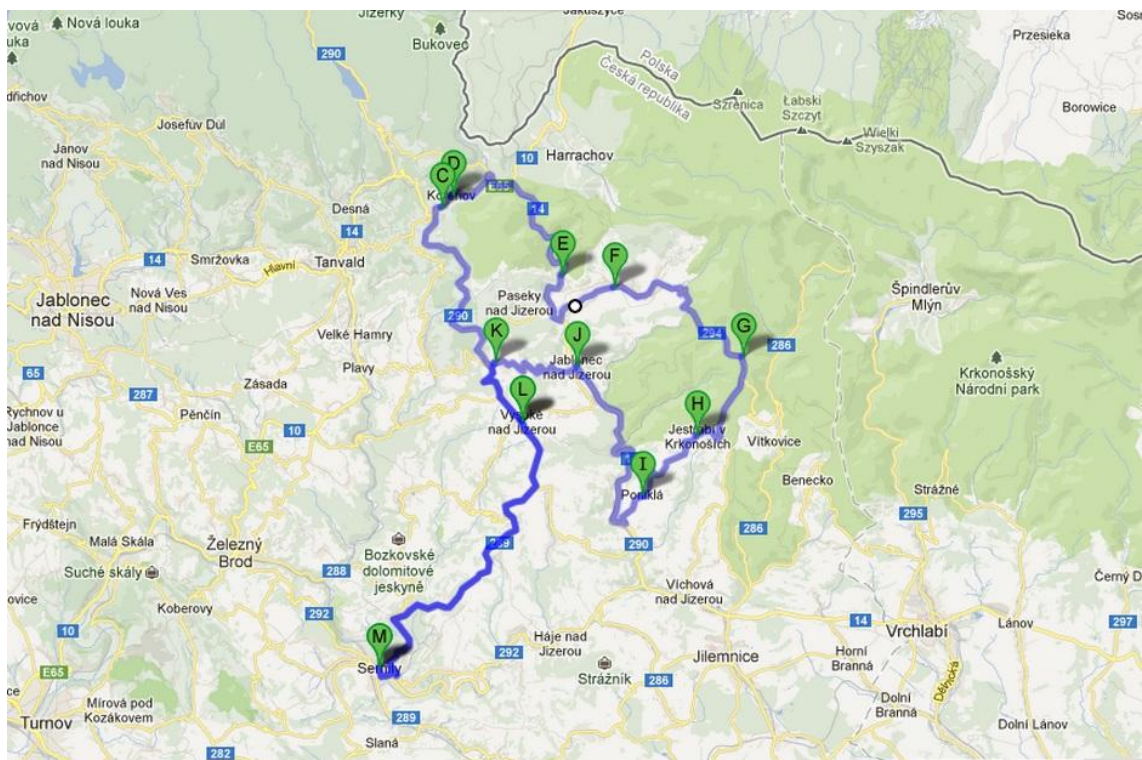


Obrázek 7. Mapa 165 km tratě

Zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlivky: jednotlivá písmena vyznačená na mapě jsou popsána v itineráři závodu, včetně průjezdních časů.

Krátká trať, která měří 90 km, až do Poniklé kopíruje trať dlouhou. V Poniklé, kde bude dělení tratí a občerstvovací stanice, se ovšem vydává doprava rovnou na Jablonec nad Jizerou. Vrchářská prémie na krátké trati bude v obci Sklenařice, kde je také souběžně poslední vrchařská prémie dlouhé trati. Dále kopíruje trať dlouhou. Krátká trasa je zobrazena v obrázku č. 8.



Obrázek 8. Mapa 90 km tratě

Zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlivky: jednotlivá písmena vyznačená na mapě jsou popsána v itineráři závodu, včetně průjezdních časů.

7.1.4 Časový rozpis průjezdu závodu

Časový rozpis závodu nám ukazuje, jakým místem a v kolik hodin budou závodníci projíždět při určité průměrné rychlosti.

Trať 165 km		Kilometr	Časy průjezdů		
značka na mapě	Místo		Ø 35 km/h	Ø 30 km/h	Ø 25 km/h
A	Semily	0	9:00	9:00	9:00
B	Vysoké nad Jizerou	15,5	9:26	9:31	9:37
C	Tesařov	27	9:46	9:54	10:04
D	Kořenov	28	9:47	9:56	10:07
E	Vilémov	36	10:01	10:12	10:26
F	Rokytnice nad Jizerou	41	10:10	10:22	10:38
G	Rezek	49	10:23	10:38	10:57
H	Jestřabí v Krkonoších	53	10:30	10:46	11:07
I	Poniklá	57	10:37	10:54	11:16
J	Víchová nad Jizerou	63	10:47	11:06	11:31
K	Roudnice	70	11:00	11:20	11:48
L	Vitkovice v Krkonoších	79	11:15	11:38	12:09
M	Dolní Štěpanice	86	11:27	11:52	12:26
N	Benecko	92	11:37	12:04	12:40
O	Strážné	107	12:03	12:34	13:16
P	Lánov	117	12:20	12:54	13:40
Q	Vrchlabí	121	12:27	13:02	13:50
R	Hrabačov	129	12:41	13:18	14:09
S	Jablonec nad Jizerou	143	13:05	13:46	14:43
T	Sklenařice	147	13:12	13:54	14:52
B	Vysoké nad Jizerou	150	13:17	14:00	15:00
A	Semily	165	13:43	14:30	15:36
Trať 90 km		Kilometr	Časy průjezdů		
značka na mapě	Místo		Ø 35 km/h	Ø 30 km/h	Ø 25 km/h
A	Semily	0	9:00	9:00	9:00
B	Vysoké nad Jizerou	15,5	9:26	9:31	9:37
C	Tesařov	27	9:46	9:54	10:04
D	Kořenov	28	9:47	9:56	10:07
E	Vilémov	36	10:01	10:12	10:26
F	Rokytnice nad Jizerou	41	10:10	10:22	10:38
G	Rezek	49	10:23	10:38	10:57
H	Jestřabí v Krkonoších	53	10:30	10:46	11:07
I	Poniklá	57	10:37	10:54	11:16
J	Jablonec nad Jizerou	68	10:56	11:16	11:43
K	Sklenařice	72	11:03	11:24	11:52
L	Vysoké nad Jizerou	75	11:08	11:30	12:00
M	Semily	90	11:34	12:00	12:36

Pro čelo závodu je vypočítán průjezd při průměru 35 km/h. Při rychlosti 30 km/h by mělo daným místem projíždět nejvíce cyklistů. Naopak 25 km/h nám ukazuje, v kolik hodin se na místě objeví konec startovního pole. Touto průměrnou rychlostí by se měl také pohybovat sběrný vůz, který bude uzavírat závod a poskytovat případnou pomoc cyklistům, kteří nebudou z nějakého důvodu schopni pokračovat v závodě.

7.1.5 Výše startovního

Po analýze startovního na ostatních maratonech bude startovné na Králi Krkonoš nastaveno na zlatou střední cestu. Nejnižší startovné, které závodník platí na ostatních závodech 53x11 Marathon Cupu je 350 Kč a to na závodě Kelly's Rampušák, kde má pořadatel pro předem platící cca 1,5 měsíce před závodem nastavenou tuto sazbu. Pro platící 14 dnů před závodem platí 450 Kč a v den startu 600 Kč. Na Králi Krkonoš bude uplatňován podobný princip zvýhodnění pro předem platící. Jelikož je závod na konci sezóny, tak pro platící do konce července bude výše startovního 400 Kč, pro platící do konce srpna (14 dnů do akce) bude startovné 500 Kč, po tomto datu a při přihlášení na místě bude startovné 600 Kč. Tyto částky platí pro hlavní závod (dlouhá trať). Na krátké bude stejný princip, pouze částky budou poníženy o 50 Kč.

Tabulka 9. Výše startovního na závod Král Krkonoš

Startovné	Dlouhá trať	Krátká trať
Zaplaceno do 31. 7.	400 Kč	350 Kč
Zaplaceno do 31. 8.	500 Kč	450 Kč
Zaplaceno po 31. 8. a na místě	600 Kč	550 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

7.1.6 Vypsané kategorie

Na dlouhé trati budou vypsány celkem 4 kategorie.

- Muži A 18 – 39 let
- Muži B 40 – 55 let
- Muži nad 55 let
- Ženy bez rozdílu věku

Na dlouhé trasy se z důvodu náročnosti ženy tolik nevydávají, proto zde bude stačit jedna vypsaná kategorie. Junioři (mladší 18 let) by takto náročné závody jezdit vůbec neměli, proto tu pro ně kategorie vypsána není.

Na krátké trati bude celkem 6 kategorií.

- Junioři 15 – 18 let
- Muži A 19 – 39 let
- Muži B 40 – 55 let
- Muži nad 55 let
- Ženy 15 – 39 let
- Ženy nad 39 let

Na kratší trati již mají svoji kategorii vypsání i junioři, pro které je délkou závod více než vhodný. Svým profilem a dobou za kterou celou trať absolvují, odpovídá závodům Českého poháru mládeže, kde junioři závodí zpravidla na tratích dlouhých 80 – 100 km. Pro ženy jsou vypsány kategorie dvě. První kategorie zahrnuje juniorky až po ženy 39 let, druhá kategorie ženy nad 39 let.

Každá kategorie bude mít vlastní vyhlášení výsledků a závodníci, kteří uspějí a skončí na stupních vítězů, budou odměněni věcnými cenami.

7.1.7 Ceny pro závodníky a tombola

V této podkapitole popíšeme ceny, kterými budou odměněni závodníci. Bude se jednat o samotné ceny a o tombolu.

Ceny pro závodníky

O tom zda se na závodě objeví dostatečná konkurence a zda si přijedou zazávodit cyklisté z české špičky, rozhodují mimo jiné i ceny, které jim pořadatel nabídne v případě jejich úspěchu. Všichni závodníci, kteří se postaví na stupně vítězů, budou odměněni věcnými cenami. Vyhlášovat se budou jednotlivé kategorie a dále také absolutní pořadí na krátké a dlouhé trati. Na Králi Šumavy byly zvykem finanční prémie, které dostávali závodníci do 5. místa absolutně na dlouhé trati a tři závodníci na trati krátké. Což je, myslím velmi dobrá motivace, aby se na závodě sešla silná konkurence.

Prize money:

Dlouhá trať absolutní pořadí

1. místo – 5 000
2. místo – 3 000
3. místo – 2 000
4. místo – 1 000
5. místo – 500

Celkem: 11 500 Kč

Krátká trať – absolutní pořadí

1. místo - 2 000
2. místo – 1 000
3. místo – 500

Celkem: 3 500 Kč

Celkové prize money činí 15 000 Kč.

Tombola

Tombola se bude skládat ze sponzorských darů od místních firem, které se chtějí určitým způsobem zviditelnit. Byly osloveny především firmy z Libereckého kraje a oblasti Královéhradeckého kraje. Firmy, které jsem oslovil ohledně sponzorského plnění by byly ochotny poskytnout níže uvedené dary v případě konání akce. Pro pořadatele je určitě nutné začít sponzory hledat včas a soustředit se na místní společnosti.

- a) Kara, Trutnov – dámská peněženka (2 ks), pánská peněženka (2 ks), celková hodnota daru: 3000.- Kč
- b) Krkonošské papírny, Hostinné – lepené a spirálové bloky 15 ks, včetně drobných propagačních materiálů, celková hodnota daru: 1500.- Kč

- c) Relax hotel Bára, Benecko – 1 ks poukaz, víkendový pobyt pro dva (1 noc + polopenze) celková hodnota daru: 3000,- Kč
- d) Hotel Gendorf, Vrchlabí – 2 ks sportovní wellness balíček, celková hodnota daru 1000,- Kč
- e) Jilemnická bouda Horní Mísečky – 1 ks poukaz, víkend pro dva (1 noc + polopenze), celková hodnota daru 3 000,- Kč
- f) BC Sport Semily – věcné ceny v hodnotě 1 500,- Kč

Za všechny sponzorské dary bude pořadateli závodu jednotlivým sponzorům recipročně poskytnuta propagace, prostřednictvím jejich loga na všech propagačních materiálech závodu. Všechny poskytnuté vouchery či volné vstupy jsou platné dle podmínek dárce.

Technicky bude tombola slosovatelná dle startovního čísla závodníka, bude probíhat až po vyhlášení výsledků závodů. V případě, že závodník s vylosovaným startovním číslem již nebude přítomen, bude se o cenu losovat znovu. V danou chvíli je zajištěno, že vyhrává cca 5 % pravděpodobných účastníků závodu (na základě průzkumu statistik ostatních a srovnatelných závodů se předpokládá účast 400 závodníků), zajištěno je zhruba 25 hodnotných cen do tomboly, dle potřeby bude rozšířena a doplněna o symbolické ceny v podobě drobných propagačních předmětů.

7.1.8 Propagace akce

Závod bude propagován především v moderních médiích. Časopis 53x11 jenž je patronem seriálu závodů nabízí všem závodům zařazeným do seriálu propagaci zdarma. Před začátkem cyklistické sezony je krátce představen každý závod a popsány minulé ročníky. Dále bude mít závod své webové stránky. Ty budou splňovat všechny požadavky, které se vztahují k přehlednosti, aktuálnosti údajů apod. Doména a webhosting stránek závodu stojí v průměru 500,- Kč ročně, podle poskytovatele (zjištěno díky vlastnímu šetření nabídek pronájmu domény a webhostingu na našem trhu). Vytvoření webové prezentace na zakázku tak, že její další základní obsluhu a údržbu zvládne řadový uživatel PC, je nabízeno v cenách, které začínají na částce cca 10 tisíc Kč. Po důkladném průzkumu a analýze referencí jsem zvolil společnost Clickmedia, která má velmi dobré reference, vytváří atraktivní a kvalitní webové stránky, mimo to cena kompletního řešení webové prezentace začíná na částkách od 10 000,- Kč. (Clickmedia 2013).

Náklady na webovou prezentaci: 484.- Kč včetně DPH (doména + webhosting), 10 000.- Kč včetně DPH (vlastní webová prezentace).

Propagace závodu Král Krkonoš by měla probíhat vícero formami, za stěžejní považují, mimo vlastního webu, propagaci prostřednictvím médií (především místní rozhlas a tisk). V mnoha případech lze recipročně, obdobně jako v případě sponzorských darů dojednat se zástupci konkrétních regionálních médií, že budou zároveň prezentováni jako mediální partneři závodu Král Krkonoš, následně je poskytnuta propagace úplně zdarma či za snížené sazby. Stejně tak lze a mým cílem je pro závod získat moderátora lokálního rádia, jehož služby jsou v rámci mediálního partnerství poskytovány zdarma.

Z českých rádií v Libereckém kraji lze naladit vysílání cca 32 rozhlasových stanic s nejrozmanitějším spektrem cílových skupin posluchačů. (<http://www.radioonline.cz/liberecky-kraj>). Žánrově jsou dle mého názoru pořádané akce nejbližší tato rozhlasová vysílání, Contact Liberec a Český rozhlas Sever Liberec. Pořadatelé doporučují předem oslovit více místních radií a nabídnout jim vzájemnou spolupráci. Rádio bude pořadatelem zveřejněno jako hlavní mediální partner, bude uveden na všech propagačních materiálech, propozicích, výsledcích a webu. Naopak by měl pořadatel požadovat propagaci ve vysílání a moderátora rádia na závod.

Další nezbytnou formou propagace je využití tisku, a to jak místního tak odborného. Public relations články o konání závodu budou zdarma uveřejněny v časopise 53 x 11, což je časopis věnovaný silniční cyklistice, jedná se o měsíčník, tento časopis poskytuje všem závodům zařazeným do seriálu závodů propagaci zdarma (viz série marathon), aktuální informace jsou také souběžně zveřejňovány na jeho webových stránkách, viz <http://www.53x11.cz/>. Dále by měly být PR články o konání závodu umístěny do místního tisku, včetně informací o vzniku a průběhu tohoto nového závodu, který navazuje na původní cyklistickou nezávodní podobu akce. Využit může být Liberecký měsíčník, vycházející v rámci sítě titulů „Český domov“ <http://ceskydomov.cz/liberec/kategorie/hlavni-stranka-liberec>, tento titul je na Liberecku v rozsahu celého objemu vydání, tedy 49 tisíc výtisků distribuován do domácností zdarma. Dále by bylo vhodné, pro sadu PR článků využít měsíčník Špindl, také vydávaný v rámci sítě titulů „Český domov“ náklad tohoto titulu je 60 tisíc výtisků, distribuovaný do domácností a ubytovacích zařízení ve Špindlerově Mlýně a také

průběžně distribuovaný mezi návštěvníky Špindlerova Mlýna, náklady související s jeho vydáváním jsou kryty především prostřednictvím příjmů z reklamy. Články by mohly být uveřejněny v jeho červnovém a srpnovém vydání. Ve všech měsícnících by proběhl otištění článků zdarma (díky oborové spřízněnosti či regionální příslušnosti akce).

V rámci propagace závodu bude jako další forma reklamy použita distribuce letáků a výlep plakátů v Libereckém kraji (prodejny cyklistických potřeb, sportovní centra a zařízení, ubytovací zařízení využívaná návštěvníky, kteří tráví svůj pobyt či dovolenou na Liberecku aktivně, především s využitím různých sportovních aktivit). Dále pak budou letáky distribuovány v rámci obdobného závodu Král Šumavy, který je stejně zaměřený a koná se 14 dní před plánovaným závodem Král Krkonoš.

Tisk plakátů a letáků navrhuji realizovat u firmy Bona Media s.r.o. (www.chciletaky.cz), využita bude nabídka realizace grafického návrhu v ceně 500.- Kč a následný tisk plakátů, kdy je formát A3 nabízen 1 kus za 9.- Kč. Vytisknuto bude 100 plakátů za celkovou cenu 1 400.- Kč (500.- Kč návrh + 900.- Kč 100 ks plakátů). Tyto plakáty budou po domluvě umístěny/vylepeny do cykloprodejen a spřátelených obchodů. Dále budou vyvěšeny na vybraných závodech 53x11 Cupu a také v místech, kde budou probíhat některé místní sportovní akce. Dále bude realizován také tisk letáků formátu A5. Tyto letáky budou distribuovány návštěvníkům a účastníkům vybraných cyklistických závodů 53x11. Cena tisku je při objednávce 2 000 ks letáků činí 1,20 Kč/kus letáku (celkem 2 400,- Kč). Celkové náklady na tisk plakátů a letáků budou činit 3800.- Kč bez DPH, s DPH 21% 4 598,- Kč.

7.2 Zabezpečení akce a finanční analýza akce

Finanční analýza obsahuje předpokládané náklady a příjmy akce. Na konci analýzy je také vypočtena ziskovost/ztrátovost celé akce.

7.2.1 Zdravotní zabezpečení akce

Pro jakoukoliv sportovní akci je nutné zajistit zdravotní zabezpečení, pro konání cyklistického závodu, kde hrozí pády a vážná zranění je zajištění tohoto zdravotního zabezpečení o to významnější. Zdravotní zabezpečení poskytují zdravotní záchranné

služby příslušného kraje. Jelikož se závod koná v Semilech, byla pro zdravotní zabezpečení vybrána zdravotní záchranná služba Libereckého kraje (dále ZZSLK). Závod je po zdravotní stránce nutné zabezpečit jak přímo na trati, tak v cíli. V cíli se jedná především o ošetření odřenin a případné poskytnutí první pomoci. Na trati je nutné počítat s jakýmkoliv druhem zranění. Po konzultaci s vedoucím záchranným ZZSLK paní Bc. Petrou Wieserovou byla na závod vybrána kombinace klasického sanitního vozu s řidičem a lékařem na trati závodu a řidičem a zdravotnickým záchranným v cíli závodu. Posádka zdravotního zabezpečení akci nikdy neopouští a v případě nutného transportu pacienta do nemocnice si volá rychlou záchrannou službu Libereckého kraje (RZS LK), která pacienta transportuje. Z tohoto důvodu je jeden sanitní vůz za pelotonem a jeden vůz v cíli dostačující. Zdravotní asistenci je nutné nezávazně objednat 3 týdny před akcí. Na základě objednávky je vypracována cenová kalkulace a po jejím odsouhlasení se uzavírá smlouva s ZZSLK, která musí být uzavřena týden před závodem. Kilometrovné je účtováno dle skutečně najetých kilometrů sanitních vozidel, nejbližší výjezdní místo je v Turnově. Dále se vždy připočítává na každého pracovníka v objednané posádce 1 hodina navíc, oproti objednanému času na přípravu a úklid sanitního vozu. (ZSLK, 2013)

Ceník poskytované zdravotní asistence ZZSLK (viz <http://www.zzslk.cz/poskytujeme>):

- lékař 430 Kč/hod
- zdravotnický záchrannář 300 Kč/hod
- řidič 250 Kč/hod
- 1 km 40 Kč
- přistavení sanitního vozu 250,- Kč + režijní poplatky (jednorázová paušální platba)

Náklady zdravotní asistence na trati – sanitní vůz s lékařem a řidičem:

9:00 – 16:00 (délka akce), což obnáší 7 hodin na trati a dále nutnost přičíst 1 hod. na přípravu a úklid sanitního vozu. Celkem tedy bude účtováno 8 hodin zdravotního zabezpečení.

Lékař $8 \times 430 = 3\,440,-$ Kč

Řidič $8 \times 250 = 2\,000,-$ Kč

Přistavení sanitního vozu 250,- Kč

Celkem: 5 690,- Kč

Kilometrovné:

Dlouhá trať 165 km + 20 km z výjezdního místa v Turnově a odvezení vozu zpět + 20km.

$205 \times 40 = 8\,200,-$ Kč

Náklady na zdravotní zabezpečení tratě činí celkem 13 890,- Kč.

Náklady na zdravotní asistenci v prostoru startu a cíle – sanitní vůz se zdravotnickým záchranářem a řidičem:

Z důvodu případných komplikací je nutné, aby zdravotníci pohybující se v prostoru startu a cíle byli na místě již 1 hodinu před startem. Rozsah zdravotní asistence na místě je tedy 8:00 – 16:00, tj. 8 hodin a dále je nutné připočíst 1 hod. na přípravu a úklid sanitního vozu. Celkem tedy 9 hodin zdravotního zabezpečení.

Zdravotnický záchranář $9 \times 300 = 2\,700,-$

Řidič $9 \times 250 = 2\,250,-$ Kč

Přistavení sanitního vozu 250,- Kč

Celkem: 5 200,-

Kilometrovné:

20 km na dopravení sanitního vozu z výjezdního místa v Turnově a odvezení vozu zpět, tedy $2 \times 20 \times 40 = 1\,600,-$ Kč

Náklady na zdravotní zabezpečení cíle budou činit celkem 6 800,- Kč.

Celkové náklady na zdravotní asistenci činí 20 690,- Kč bez DPH, protože se však jedná o placenou službu poskytovanou záchrannou zdravotní službou, je zatížena sazbou DPH, konkrétně sníženou sazbou 15% (konzultace s Ing. Lahodovou, ekonomický útvar ZZLK). Náklady na zajištění zdravotnické asistence tedy budou činit včetně DPH: 23 794,- Kč

7.2.2 Zabezpečení závodu policií České republiky

Jak celý závod zabezpečit bylo konzultováno s poručíkem Ing. Janem Otmarem, který je dopravním inženýrem Dopravního inspektorátu v Semilech.

Nejprve byla konzultována potřebná povolení, která je nutné pořadatelem zajistit. Jedná se především o povolení ke zvláštnímu užívání pozemní komunikace (zákon č. 104/1997 sb. § 40), které je nutné uzavřít minimálně 30 dní před začátkem závodu, toto povolení vydává silniční správní úřad, tedy pro silnice I. třídy krajský úřad, pro silnice II. a III. třídy obecní úřad obce s rozšířenou působností a pro místní komunikace pověřený obecní úřad.

Pro získání tohoto povolení je nejprve nutné předložit návrh trasy závodu (délka a varianty tratí, přibližný počet účastníků, možné termíny konání), poté společně s dopravním inženýrem vybrat nejvhodnější variantu tratě. Trať, která je navržena pro tento závod byla po drobných korekcích schválena s tím, že policie nenahrazuje pořadatelskou službu, kterou si musí pořadatel zajistit sám, ale pouze u závodu asistuje. Náklady, které vzniknou policii při akci, hradí pořadatel dle sazebníku, který je obsažen v zákoně č. 104/1997 Sb. (§ 40a). Výše náhrady za poskytnutí policejního doprovodu je dán součtem částky 600,- Kč za každý kalendářní den, na který byl policejní doprovod poskytnut, a celkové výše dalších nákladů spojených s poskytnutím policejního doprovodu. Další náklady spojené s poskytnutím policejního doprovodu jsou: 400,- Kč za 1 hodinu služby policisty, který se akci účastnil a 15,- Kč za 1 km ujetý služebním vozidlem PČR.

Konzultace na DI Semily vyústila v názor, že pro závod je vhodná tzv. pružná uzavírka silnice. To znamená, že první policejní vůz jede před pelotonem a červeným praporkem (viz. obrázek č. 9.) zastavuje vozidla, druhý policejní vůz jede za hlavním pelotonem a šachovnicovým praporkem (viz. obrázek č. 10.) trať otevírá. Ostatní účastníci provozu jsou zastaveni na pouhých pár minut. Pro závodníky které předjede

druhý policejní vůz s šachovnicovým praporkem, to znamená, otevření tratě a jízdu bez jakékoliv přednosti před ostatními účastníky provozu. Tudíž nutnost dodržování veškerých pravidel provozu. Toto by mělo být a také bude uvedeno v předpisu závodu. Dále bylo pracovníky dopravního inspektorátu velmi důrazně doporučeno, aby byla do předpisů závodů zahrnuta klauzule, že účastník svým podpisem při prezentaci stvrzuje, že se seznámil s podmínkami závodu a souhlasí s nimi. Do určité míry se tak pořadatel závodu chrání před případnými neoprávněnými nároky účastníků závodu vyplývajících s povinností a zodpovědností pořadatele.



Obrázek 9. Policejní vůz uzavírající trať červeným praporkem.

Zdroj: www.roadcycling.cz



Obrázek 10. Policejní vůz otevírající trať pro běžný provoz pomocí šachovnicového praporku.

Zdroj: www.roadcycling.cz

Pro policejní zajištění policejního doprovodu jsou tedy nutné 4 policejní vozidla pro zabezpečení trati, 8 policistů na trati a další 2 policisté v terénu zajišťující řízení dopravy před příjezdem hlavního pelotonu do cíle závodu.

Náklady na policejní asistenci jsou součtem částky 600,- Kč + dalších nákladů, které jsou rozepsány v kalkulaci níže:

Krátká trať: 2x policejní vůz který najede i s přijetím na místo závodu a odjezdu zpět
 $100 \text{ km} = (100 \times 15) \times 2 = 3\,000,- \text{ Kč}$

4x policisté, které je potřeba od startu do cíle krátké trati – 9:00 – 12:00 = 4 800,- Kč

Dlouhá trať: 2x policejní vůz který najede i s přijetím na místo závodu a odjezdu zpět
 $170 \text{ km} = (170 \times 15) \times 2 = 5\,100,- \text{ Kč}$

4x policisté, které je potřeba od startu do cíle dlouhé trati – 9:00 – 14:00 = 8 000,- Kč

Zajištění prostoru cíle:

2x policisté kteří budou u cíle od 11:30 do 16:00 = 3 600,- Kč

Celkové náklady za policejní asistence při závodě činí 25 100,- Kč bez DPH, opět se jedná o placenou službu poskytovanou Policií ČR a je tedy zatížena sníženou, 15% sazbou daně. Celkové náklady včetně DPH činí: 28 865,- Kč.

7.2.3 Pronájem pódia a ozvučovací techniky

Podium bude sloužit moderátorovi závodu k zabavení diváků a dále pro vyhlášení výsledků a slosování tomboly. Podium je nutné pronajmout na celých 24 hodin, součástí doby pronájmu je i čas, po který probíhá montáž pódia na místě. Montáž probíhá večer před plánovanou akcí a demontáž ihned po skončení závodu. Většina oslovených společností zabývajících se pronájmem podií a ozvučovací techniky nabízí požadované služby za cenu v intervalu 22 - 25 000,- Kč. Při výběru vhodné firmy pro zajištění pódia a ozvučení byla pro závod Král Krakonoš vybrána společnost Home Studium Dubák, která nabídla příznivější cenu, mimo to sídlí v Libereckém kraji (Český Dub), proto dojde k úspoře v nákladech na dopravu.

Tato společnost nabídla několik variant pronájmu. Jelikož se jedná o větší akci, je nutné si pronajmout větší podium, a to o rozměrech 6x6 metrů, které společnost pronajímá včetně zastřešení. Cena za pronájem na 1 den je 14 000,- Kč včetně zastřešení. Dále je nutné přičíst dopravu podia do místa konání a zpět, kterou společnost Home Studium Dubák poskytuje za 20 Kč/km. Pro ozvučení celé akce je nutné počítat s pronájmem techniky 3 000,- Kč, toto ozvučení je vhodné pouze na mluvené slovo a reprodukovanou hudbu, což je pro cyklistický závod dostačující. (homestudiodubak.cz)

Náklady na pronájem podia a ozvučení (viz <http://www.homestudiodubak.cz/>) :

Pronájem pódia 6 x 6 m včetně zastřešení na 1 den = 14 000,-

Ozvučovací technika na 1 den = 3 000,-

Doprava z Českého Dubu do Semil a zpět = 2 x 40 km x 20 Kč/sazba na 1km = 1 600,-

Celkem: 18 600,-

Dle slov majitele společnosti Home Studium Dubák Ondřeje Fíly je nutné závaznou rezervaci provést minimálně 3 dny před akcí. Samozřejmě dřívější objednávka je vhodnější, protože nabízí větší jistotu, že pódia budou k dispozici, nebudou již zarezervovaná pro jiné subjekty a akce. Pokud se jedná o organizování akce dlouhodobě dopředu plánované, je pro rezervaci podia standardně ideální doba na začátku kalendářního roku, závazná smlouva je uzavírána obvykle cca 1 měsíc před konáním akce, v tomto případě cyklistického závodu.

7.2.4 Zajištění občerstvení

Na místě cíle závodu bude pro všechny závodníky a pořadatele zajištěno občerstvení zdarma, pro závodníky je jeho hodnota součástí startovného, každý dostane zdarma pokrm dle vlastního výběru ze dvou nabízených variant a jeden nápoj, ostatní případná konzumace již bude zpoplatněna. Stejně tak je poskytnutí občerstvení součástí odměny pro pořadatele závodu. Dle předběžných propočtů bude v době závodu k dispozici 460 porcí jídla a nápojů zdarma.

K dispozici pro závodníky bude na výběr mezi těstovinovým salátem s kuřecím masem a hovězím gulášem s chlebem. Dále pak nealko nápoj (točená limonáda). Kalkulace ceny jídla s nápojem vychází v průměru na 40,- Kč, relativně nízká cena je dána jednak velkým objemem připravovaných porcí, mimo to jsou kalkulovány pouze přímé a nepřímé náklady bez obchodní marže, která tvoří obvykle 30% z celkové ceny, započtena tedy je spotřeba surovin (cca 100g masa na porci, příloha či další suroviny), dále spotřeba energií, lidské práce apod. cena pokrmu následně vychází na cca 30-35 Kč, točená ovocná limonáda značky Koli (sodovkárna Kolín dodává v 50 l sudech KEG, cena 450,- Kč/sud), 0,5 litr limonády tedy při nenavýšení nákupní ceny vychází na 4,50 Kč. Celkové náklady na občerstvení pro závodníky a pořadatele budou činit 460 x 40,- Kč, tedy 18 400,- Kč

Pro návštěvníky závodu a dále také pro závodníky a pořadatele závodu po vyčerpání limitu konzumace zdarma bude k dispozici standardní stánkové občerstvení, tedy klobásy s chlebem, párky v rohlíku, bramborák, obložené bagety, balená zmrzlina, točená limonáda, dále pak balené vody a limonády (0,5 l), točené pivo a lahvové nealko pivo.

Opět je těžké odhadnout strukturu občerstvení, které se bude nejvíce prodávat, jakých tržeb je možné dosáhnout a jakého čistého zisku z prodeje občerstvení lze dosáhnout. Lze vycházet pouze z faktu, že počasí může být ještě víceméně letní, což podpoří prodej chlazených nápojů a zmrzliny, dále lze předpokládat, že se v cíli průběžně vystřídají všichni závodníci, a také většina návštěvníků, jejichž celkový počet lze odhadnout na cca 100 až 150 osob (převážně rodinní příslušníci závodníků). Pokud by každý závodník, pořadatel i návštěvník, tedy celkem cca okolo 600 osob učinilo útratu v průměru za 50,- Kč, lze očekávat tržby ve výši 30 000,- Kč, obchodní marže bývá na takovýchto akcích obvykle vyšší než je standard (30%), spíše se pohybuje na úrovni 40-45% z prodejní ceny.

Vzhledem k technické náročnosti zajištění občerstvení bude za předem dojednaných konkrétních podmínek toto svěřeno cateringové společnosti (je třeba, aby prodavači měli zdravotní průkaz, vzhledem k teplému počasí je nutné chladicí zařízení, konvektomaty pro zajištění teploty podávaných hotových jídel či dokončení jejich přípravy, přístroje a nástroje pro výrobu párků v rohlíku, grilování klobás apod.). Ne všechny přístroje lze pronajmout, nákup nových je relativně finančně náročný, rozhodně pro potřeby 1. ročníku konaného závodu. Jako ekonomicky výhodnější se jeví pronájem prostor pro poskytnutí občerstvení v popsáném rozsahu externí firmou. Za vhodné považuji tuto firmu seznámit s množstvím potenciálních zájemců o občerstvení, včetně podmínky zajištění občerstvení pro závodníky a pořadatele za výše popsáných cenových podmínek. S tím, že pronájem prostor pro stánek s občerstvením proběhne ze strany organizátora za symbolickou částku, přičemž riziko a zodpovědnost související s přípravou a prodejem pokrmů, nápojů (balených i volně prodávaných) bude ležet na tíži nájemce. Ekonomicky schůdnější řešení nevidím, při vlastním zajištění by výnosy nemusely pokrýt náklady spojené se zajištěním občerstvení v souladu se všemi platnými legislativními i hygienickými normami.

7.2.5 Pronájem prostoru pro konání akce

Město Semily se rozhodlo konání tohoto prvního ročníku cyklistického závodu Král Krakonoš podpořit a to tak, že nabídlo pronájem prostor, na kterých bude umístěn

start i cíl závodu včetně dalších stanovišť (mobilní kancelář pořadatele apod.) za symbolickou 1,- Kč.¹

7.2.6 Pronájem mobilních zábran na trati a v cíli

V prostoru startu a cíle je nutné zajistit bezpečnost závodníků při dojezdu. K těmto účelům se používá mobilní oplocení, které je nainstalováno zhruba 50 metrů před cílem a 15 metrů za cílem. Tyto vzdálenosti zaručují dostatečnou bezpečnost při boji cyklistů o co nejlepší umístění a také podporují bezpečné zastavení závodníka v cíli. Mobilní oplocení slouží, ale také jako prevence před nechtěným vniknutím diváků do posledních metrů trati, kde by mohlo dojít ke kolizi a nepříjemným poraněním či dokonce úrazům.

Dále se mobilní oplocení používá k zajištění křižovatek, před které se postaví jedna zábrana, u které stojí pořadatel a v případě potřeby pouští vozidla na trať závodu. Jedná se především o zpomalení vozidel běžného silničního provozu a navázání kontaktu s pořadatelem, který řidiči vysvětlí probíhající akci. Použití těchto zábran je potřebné pouze na nebezpečných místech a v závěru závodu, tedy v cílovém městě.

Po analýze nabídky firem, které pronajímají mobilní zábrany, se jako nejvhodnější a cenově nejvýhodnější nabídka firmy Johnny servis s. r. o. (www.johnnyservis.cz), která nabídla cenu pronájmu 30,- Kč za jeden mobilní plot na den. Mobilní plot má rozměry 350 cm na délku a 112 cm na výšku. Do prostoru startu a cíle je potřeba celkem 130 metrů mobilních zábran, což vychází na 37 ks mobilních plotů. Dále je nutné počítat s 15 ks mobilních plotů na uzavření přilehlých komunikací pro bezpečný start a konec závodu.

Náklady na pronájem mobilního oplocení:

PN2, zábrana patková: 52 ks x 30 Kč = 1 560,- Kč

doprava z Liberce do Semil a zpět 2 x 45 km x 20 Kč = 1 800,- Kč

Náklady celkem 3 360,- Kč bez DPH, s DPH: 4 066,- Kč

Celkové náklady na pronájem mobilních oplocení činí 4 066,- Kč

¹ Uvedený postoj města je pouze informativní a nikterak nepředjímá případný postoj Města Semily k podpoře cyklistického závodu.

7.2.7 Pronájem mobilních WC

Vzhledem k většímu počtu závodníků i očekávané účasti rodinných příslušníků závodníků a dalších diváků, je nezbytně nutné pro bezproblémový průběh závodu zajistit mobilní WC, která bude sloužit závodníkům, pořadatelům ale i divákům závodu. Vybrána byla firma TOI TOI s dlouhodobou zkušeností v pronájmu nejen mobilních toalet. (www.toitoy.cz), toalety budou dodány přímo na místo akce v Semilech. Cena za jednodenní, tedy krátkodobý pronájem činí 1500,- Kč bez DPH. Tato cena zahrnuje dopravu na místo určení a zpět, pojištění pronajatého zařízení proti odcizení, servis po ukončení pronájmu a následnou likvidaci odpadu na ČOV. Vzhledem k předpokládanému počtu účastníků bylo pořadateli doporučeno objednat 6 mobilních WC, které budou umístěny v prostoru startu a cíle.

Náklady na pronájem 6 ks mobilního WC činí: $6 \times 1500 = 9\,000,-$ Kč bez DPH, cena včetně DPH činí 10 890,- Kč.

7.2.8 Pronájem mobilní kanceláře

Bude stejně, jako v případě mobilních zábran zajištěn firmou Johnny servis s.r.o., výraznou předností je úspora v nákladech na dopravu zařízení, mobilní kanceláře „Pokladna“ má formu brzděného přívěsu, rozměry jsou 3200 x 1850 mm. Tato mobilní kancelář je vhodná pro většinu sportovních a kulturních akcí pořádaných v terénu, celkové náklady na pronájem činí 2 420,- Kč včetně DPH.

7.2.9 Časomíra a výsledkový servis

Moderní sportovní akce nejsou měřeny a kontrolovány prostřednictvím písemné evidence a využití stopek. K měření času jednotlivých závodníků jsou používány čipy, které měří přesný čas závodníka od projetí startem do projetí cíle. Společnosti nabízející výsledkový servis provozují také internetový přihlašovací systém, který slouží k registraci závodníků online. V rámci tohoto systému je možné evidovat platby startovného, což velmi ulehčí práci pořadatelům. Dále společnosti nabízejí tisk a výdej startovních čísel, dále díky své evidenci jasně vidí záznamy o tom, který závodník startovné uhradil a který nikoliv. Stejně údaje si mohou doma zkontrolovat závodníci

při přihlášení do systému a případné nesrovnalosti včas řešit. Stejně tak systém umožňuje tisk startovních listin, výsledkových listin apod., všechny lze označit vybranými logy, například logem závodu, logy sponzorů, logy mediálních partnerů apod. Z oslovených společností jsem vybral společnost Apachi s.r.o. (www.sportovniservis.cz), která poskytuje servis pro pořadatele sportovních akcí. Tato společnost nabízí kompletní zajištění akce, tzn. internetový přihlašovací systém, tisk a výdej startovních čísel, čipovou časomíru a zpracování výsledků za cenu 18 150,- Kč včetně DPH při předpokládaném počtu závodníků cca 400 (Apachi, 2013).

7.2.10 Pořadatelé na akci

Jak již bylo psáno výše, PČR nenahrazuje na komerční akci pořadatelskou službu, ale pouze asistuje u závodu. Pro pořadatele tedy vzniká otázka, zda je lepší si na zajištění akce najmout pořadatelskou službu, která se podobných akcí již účastní, nebo si vychovat v místě závodu své vlastní pořadatele, kteří se budou na závodě podílet. Z několika důvodů je lepší si vyškolit vlastní pořadatele, které se budou k závodu vracet každý rok. Vzhledem k tomu, že na závodě bude pružná uzavírka, není potřeba již tolik pořadatelů na trati. Na trať je vhodné pořadatele umístit pouze na větší křižovatky a na nebezpečné úseky, které určí PČR. Po konzultacích tratě s por. Ing. Janem Otmarem padlo rozhodnutí, že k zajištění akce pořadateli je třeba cca 40 pořadatelů, kteří budou stát u nebezpečných úseků a u křižovatek. Jejich práce bude spočívat v tom, že jakmile projede první vůz PČR s červenou vlajkou, uzavřou trať pro ostatní provoz a objasní ostatním účastníkům silničního provozu, co se koná a vysvětlí jim také jejich krátké zdržení.

Pořadatelé budou na trati k dispozici od 9:00 do 16:00 hod., budou odměněni částkou 500,- Kč/den. V tomto případě je vhodné oslovit obce, kterými závod prochází a nabídnout jejím občanům možnost, se na závodě také podílet. Tím odpadne nutnost rozvozu a svozu pořadatelů z a do Semil.

Dále je nutné zajistit ještě 20 dalších pořadatelů, kteří se budou pohybovat v prostoru startu a cíle a budou zajišťovat prezenci závodníků, podílet se na stavbě zábran, pódia, a při startu a cíli budou také v okolí města uzavírat okolní komunikace,

pro tyto pořadatele je to práce na jedno odpoledne (den před závodem) a následně v celý den závodu, jejich odměna bude 1 000,- Kč.

Náklady na pořadatele tedy činí $50 \times 500 + 20 \times 1000 = 45\,000,-$ Kč

7.2.11 Předpokládané náklady akce

Prize money pro závodníky	15 000 Kč
Asistence policie	28 865 Kč
Zdravotní zabezpečení	23 794 Kč
Pronájem ochranných oplocení v místě startu a cíle	4 066 Kč
Pronájem pódia	18 600 Kč
Občerstvení (pro závodníky a pořadatele)	18 400 Kč
Odměny pořadatelům	45 000 Kč
Webová prezentace závodu	10 484 Kč
Tisk plakátů a letáčků propagující závod	4 598 Kč
Pronájem mobilní kanceláře závodu	2 420 Kč
Pronájem mobilních toalet	10 890 Kč
Pronájem prostor pro akci	1 Kč
Časomíra a výsledkový servis	18 150 Kč
CELKOVÉ NÁKLADY:	200 268,- Kč

7.2.12 Předpokládané příjmy akce

Prakticky jedinými, byť rozhodně ne přesně odhadnutelnými příjmy akce jsou potenciální příjmy získané při výběru startovního. Ze statistiky obdobného závodu, Král Šumavy vyplývá, že se tohoto závodu v roce 2012 účastnilo 528 závodníků, Krušnohonu 426 závodníků ve stejném roce. Lze tedy očekávat, že se závodu může zúčastnit srovnatelný počet závodníků, nicméně může jich být také více, protože je oslovi propagační kampaň a zároveň zvědaví na novinku mezi cyklistickými závody, nebo naopak skeptičtí, protože neví, jaký závod bude, zda bude mít kvalitní zajištění a zázemí apod. S ohledem na výši startovního, které činí v průměru 500,- Kč u delší

tratě a 450,- Kč u kratší tratě a předpokládaného počtu účastníků závodu 400 lze předpokládat, že příjmy ze startovného budou celkem činit cca 180 000,- Kč.

Sehnat peněžní sponzorský dar v dnešní době není jednoduché, spousta společností se jakémukoliv sponzoringu brání, případně jsou ochotni poskytnout pouze materiální zajištění akce. Na závod je určitě nutné získat hlavní partnera akce. Tento partner by měl být výrobce kol, který má zájem se zviditelnit v České republice.

Německý výrobce kol Haibike, který se v současné době snaží proniknout i na český trh by se rád angažoval i na sportovních akcích z důvodu propagace značky a zvýšení podvědomí zákazníků o tomto výrobcu. Po konzultaci se společností a představení připravovaného projektu nabídli částku 30 000,- Kč odměnou za pozici hlavního sponzora akce. Tento příslib a částka jsou nezávazné, vše by samozřejmě proběhlo po dalším jednání a bližším představení akce.

Startovné	180 000,- Kč
Sponzorské dary ve výši:	30 000,- Kč

CELKOVÉ PŘÍJMY:	210 000,- Kč
------------------------	---------------------

Náklady celkem: 200 268,- Kč	Příjmy celkem: 210 000,- Kč
Zisk 9 732,- Kč	

Celá akce nebude příliš zisková a s vysokým ziskem se při její organizaci v prvním ročníku ani nepočítá. Za velmi dobrý výsledek lze považovat fakt, pokud se prostřednictvím příjmů podaří pokrýt veškeré náklady a hospodářským výsledkem nebude ztráta. Podmínkou pro splnění skutečnosti, že akce nebude ztrátová je, že se závodu zúčastní dostatečný počet závodníků, na jejich účasti stojí a padá nejen ziskovost, ale také celková úspěšnost akce, i naděje na vytvoření tradice v pořádání tohoto závodu opakovaně každý rok, rámcově i ve stejnou dobu.

Jelikož se jedná o první ročník, jsou k pořádání závodu nutné výdaje, které v dalších ročnících již nebudou tak velké. Jedná se například o vytvoření webové prezentace závodu, náklady spojené s propagací akce, která by v prvním ročníku měla být co největší. V dalších letech je potenciál dalšího růstu počtu startujících a také možnost získání dalších sponzorů, kteří by se na závodě podíleli jak finančně, tak

věcnými cenami. V případě sponzorských darů má pořadatel možnost ocenit práci pořadatelů také věcnými cenami a ušetřit tak další finance. Další možností jak získat další finance na pořádání dalších ročníků je také oslovení měst kterými závod probíhá. Tím pádem i ziskovost celé akce by měla být daleko vyšší než v prvním ročníku, který bude zřejmě netěžší na uspořádání.

7.3 SWOT analýza akce

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> - historie a tradice nezávodní obdoby, která je v Semilech populární - velká popularita cyklistiky v ČR, cyklistika je součástí života mnoha lidí - trať vedená Krkonošemi 	<ul style="list-style-type: none"> - první ročník závodu, s tím spojená nejistota, - nelze se opřít o žádná reálná fakta, protože akce nemá „minulost“ ze které lze vycházet, - možnost organizačního selhání při pořádání akce tak velkého rozsahu
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> - prezentace závodu na různých veletrzích, či propagace v časopisech, médiích a tím propagace reklamních partnerů a sponzorů - v současné době velmi populární aktivní způsob trávení volného času, i pro „nesportovce“ - závod má potenciál oslovit prakticky každou věkovou skupinu, obě pohlaví 	<ul style="list-style-type: none"> - nestálost počasí - nevydání povolení k průjezdu obcí - nedostatečný efekt propagační kampaně - nedůvěra závodníků i účastníků v neznámou a nevyzkoušenou akci - velmi riskantní podnikatelský záměr, potenciální možnost ztrátovosti

Z analýzy jsem zjistili, že pokud v dostatečné míře využijeme popularitu cyklistiky v České republice a historii a tradici nezávodní podoby akce, je možné předpokládat velký úspěch této akce. Ohrožením závodu může být tým pořadatelů, který nemá dostatečné zkušenosti s pořádáním akce takového formátu. Musíme tedy zajistit jejich dostatečné proškolení a připravit je i na nenadálé situace. Pokud se v prvním ročníku vyvede počasí a nenastane žádný problém v organizaci, tak má závod

velký potenciál se stát úspěšným, ziskovým a začít novou etapu závodní cyklistiky v Libereckém kraji.

7.4 Časový harmonogram příprav akce

V časovém harmonogramu není záměrně uvedeno přesné datum závodu a ani rok. Časový harmonogram by pořadatel měl dodržovat rok co rok stejný, každý rok musí získat potřebná povolení včas a včas také řešit další náležitosti.

Prosinec:	Vytvoření webové prezentace akce, zařazení závodu do seriálu 53x11 Cup.
Leden – březen:	Žádost o zvláštní užívání komunikace, schůzky na DI a výběr vhodných tratí, výběr místa startu a cíle, oslovení obcí a měst, kterými závod bude projíždět.
Duben:	Oslovení mediálních partnerů – rádia, tisku, domluvení spolupráce, hledání sponzorů na akci, uzavření smluv.
Květen:	Zamluvení termínu na pronájem podia, mobilního WC, časomíry, mobilních zábran.
Červen – červenec:	Uzavření smlouvy o zdravotním zabezpečení akce.
Září:	Školení pořadatelů, rozřazení pořadatelů na trati.
Týden před akcí:	Značení tratě.
Den před akcí:	Postavení podia, přivezení mobilních WC, projetí tratě a kontrola nebezpečných úseků.
V den konání:	Postavení mobilních zábran v prostoru startu a cíle, po skončení závodu demontáž podia, odvoz mobilních WC, demontáž zábran, úklid.

7.5 Časový harmonogram akce

V časovém harmonogramu je uveden den před konáním závodu a den, v kterém se akce pořádá. Prezentace jeden den předem je výhodná pro účastníky, kteří se ubytovávají v místě startu. Mohou si vše vyřídit večer před závodem a nemusí se pak již druhý den ničím zabývat. Večer před plánovaným startem bude také výklad tratí, zde

bude trať dopodrobna popsána a účastníci budou seznámeni s jejími nástrahami, tato přednáška je nepovinná, ale doporučená. V den uskutečnění závodu je prezentace otevřena 2,5 hodiny, což by mělo vyhovovat všem účastníkům. V 16 hodin, kdy bude vyhlášení výsledků, by již měli být v cíli všichni účastníci. Tento čas je určen proto, aby se na vyhlášení a následnou tombolu zdrželo co nejvíce lidí. Z vlastní zkušenosti vím, že čím déle se tato slavnostní část koná, tím méně účastníků zůstane.

Den před konáním akce:

17:00 – 20:30 prezentace

21:00 výklad tratí

Den konání akce:

6:00 – 8:30 prezentace

9:00 – start závodu

11:30 příjezd prvního závodníka na krátké trati do cíle

13:45 příjezd prvního závodníka na dlouhé trati do cíle

16:00 vyhlášení výsledků

17:00 tombola

8 Porovnání projektu s nezávodní obdobou akce

V této kapitole jsou shrnuta jednotlivá fakta závodu a nezávodní akce a jejich porovnání.

8.1.1 Nezávodní obdoba

Termín: druhý týden v červnu

Délky tratí:

- 210 km
- 120 km
- 70 km

Startovné placené 14 dnů předem

Krátká trať: 50 Kč

Střední trať: 150 Kč

Dlouhá trať: 250 Kč

Startovné na místě

Krátká trať: 50 Kč

Střední trať 200 Kč

Dlouhá trať 350 Kč

Občerstvovací stanice

Krátká trať 1x

Střední trať 2x

Dlouhá trať 3x

Počet účastníků

135 – 185

Ceny pro účastníky

diplom s dosaženým časem

8.1.2 Projekt závodu

Termín: druhý týden v září

Délky tratí:

- 165 km
- 90 km

Startovné placené 1,5 měsíce předem

Krátká trať: 350 Kč

Dlouhá trať: 400 Kč

Startovné placené 14 dnů předem

Krátká trať: 450 Kč

Dlouhá trať: 500 Kč

Startovné na místě

Krátká trať: 500 Kč

Dlouhá trať: 600 Kč

Občerstvovací stanice

Krátká trať 1x

Dlouhá trať 2x

Předpokládaný počet účastníků

400

Ceny pro účastníky

Prize money 15 000 Kč

věcné ceny pro stupně vítězů

slosovatelná tombola

9 Shrnutí – doporučení do praxe

Úspěšné uspořádání akce bude záviset na mnoha faktorech. Pořadatel závodu nesmí podcenit propagaci akce na internetu, v médiích, na ostatních závodech a na sportovních veletrzích, kde má možnost se prezentovat v rámci série 53x11 Marathon Cupu. Propagace by měla být zacílena na účastníky ostatních maratonů v sérii. Ale také na cyklisty, kteří se účastnili nezávodní podoby Krále Krkonoš a jinak na kole nezávodí, upoutat je lze například vylepením propagačních plakátů v cyklistických prodejnách v Libereckém a Královéhradeckém kraji, odkud tito účastníci především byli. A v neposlední řadě také šíření informací o závodu mezi místními cyklisty.

První ročník bude znamenat zlom v úspěšnosti akce, proto je nutné udělat maximum pro spokojenost závodníků. Neboť kdo odjede nespokojen, nemusí se pak již nikdy na závod vrátit a svou případnou nespokojenost roznese mezi ostatní účastníky. Musí být kvalitně zajištěna trať, to znamená za pomoci policie České republiky zajistit maximální bezpečnost. Měla by být také velmi dobře označena, jelikož se jedná o první ročník, nikdo ze závodníků ji nebude znát.

Trať má z mého pohledu velký potenciál, jelikož v podhůří Krkonoš se dá velmi variabilně měnit. Provoz na komunikacích, po kterých vede maraton je v letních měsících velmi mírný a navíc navržená trať obsahuje velmi pěkné stoupání a scenerie, které jsou u takto pojaté akce velmi žádané. Určitě je nutné na závod přivést několik větších týmů, které se specializují na takovéto akce, tím stoupne atraktivita závodu u ostatních účastníků.

10 Závěr

V bakalářské práci jsem se věnoval předložení poznatků z oblasti cyklistických závodů. Dále jsem se věnoval projektu na vytvoření nového závodu a vypracování podkladů na jeho realizaci. Při tvorbě závodu jsem využil svých vlastních zkušeností, které jsem nasbíral za 8. let závodní činnosti. Při plánování akce jsem zjistil skutečnost, že uspořádat v dnešní době cyklistický závod, navíc ještě silniční není vůbec jednoduché. Pořadatel musí respektovat spoustu zákonů, nařízení a směrnic. Musí zajistit, aby žádnému z účastníků nehrozilo nebezpečí a také aby žádný účastník neohrozil svým počínáním veřejnost. Při plánování závodu je nutné dodržovat časový harmonogram příprav, aby vše proběhlo hladce bez problémů. Finanční stránka pořádání závodů také nese velká rizika, pořadatel se může vydat dvěma směry. Pokud chce tvořit závod, na který se závodníci budou rok co rok vracet k plné spokojenosti, rozhodně nemůže v prvním ročníku počítat s velkým ziskem. Pokud je závod první rok ziskový je to úspěch pro pořadatele. V poslední době se ale mezi pořadateli našlo mnoho jedinců, kteří uspořádají závod, slíbí účastníkům nesplnitelné věci, jako je například bohatá tombola, hodnotné ceny pro úspěšné závodníky a za velké startovné, které vyberou, uspořádají jeden ročník závodu se solidním ziskem a další rok se již podobná akce nekoná – tato skutečnost se ale děje především u MTB závodů, nikoliv silničních, kde je přeci jen těžší získat veškerá povolení. Tímto směrem by se rozhodně neměl potencionální pořadatel vydávat, i proto je v práci velký důraz kladen na finanční stránku věci a jsou započítány veškeré náklady, které pořadateli vzniknou.

Do budoucna by tato práce měla sloužit jako předloha pro potenciální pořadatele cyklistických závodů, kteří z práce mohou vyčíst veškeré náležitosti, co se týká uspořádání akce. Pořadatel si podle předložené práce může udělat obrázek na finanční nákladnost akce.

I pro mě osobně tato práce byla velmi přínosná. A to především z důvodu obcházení a kontaktování všech příslušných institucí a firem nabízejících určité služby. Tyto zkušenosti především s úředními orgány jsou do praktického života velmi užitečné. Zároveň mě díky tvorbě bakalářské práce zaujala myšlenka vlastního uspořádání závodu v budoucích letech. I přes veškerou práci, kterou jsem popsal na mnoha stránkách v mé práci, bych chtěl zažít pocit, kdy se zaplňují stupně vítězů, závodníci jsou šťastní a to jen díky tomu, kdo jim umožnil se umístit – pořadateli.

11 Použitá literatura

Apachi, [online]. 2013 [vid. 2013-09-29]. Dostupné z:
www.sportovniservis.cz.

ANON, 2006. *Český svaz cyklistiky* [online], 27. 12. 2006 [vid. 2013-02-11]. Dostupné z:
http://www.ceskysvazcyklistiky.cz/clanek/73_o_nas.

Beskyd Tour [online], 2013 [vid. 2013-03-27]. Dostupné z:
<http://www.beskydbike.cz/web/structure/7.html>.

Cannondale Koloshop Krušnoton [online]. 2013 [vid. 2013-03-29]. Dostupné z:
<http://www.krusnoton.cz/cyklisticky-zavod/>.

Clickmedia [online], 2013 [vid. 2013-09-29]. Dostupné z:
www.clickmedia.cz.

ČERNÝ, Jiří. *O nás - historie českého svazu cyklistiky*. Český svaz cyklistiky [online], 2006 [vid. 2013-02-11]. Dostupné z:
http://www.ceskysvazcyklistiky.cz/clanek/73_o_nas.

Český svaz cyklistiky [online], 2012 [vid. 2013-04-17]. Dostupné z:
http://www.ceskysvazcyklistiky.cz/administrativa/2_smernice.

Extraliga Masters [online], 2012 [vid. 2013-03-05]. Dostupné z:
<http://www.cyklomasters.cz/pravidla-souteze.html>.

Jihočeská amatérská liga [online]. 2012 [vid. 2013-03-05]. Dostupné z:
<http://www.jalcyklo.cz/index.php>.

Kelly's Rampušák [online], 2013 [vid. 2013-03-27]. Dostupné z:
<http://www.rampusak-stity.cz/>.

KOVÁŘ, David. *Moderní sportovní klub: řízení a administrativa SK a TJ: poradce pro dobrovolníky působící ve sportu*. Praha: Olympia, 2011, s. 33-35. ISBN neuvedeno.

Král Krkonoš [online], 2011 [vid. 2013-03-17]. Dostupné z:
www.kralkrkonos.cz.

Král Šumavy [online], 2013 [vid. 2013-03-27]. Dostupné z:
<http://www.authorkralsumavy.cz/triatlon/>.

KRÁL, Lubomír a Pavel MAKEŠ. *Velká kniha cyklistiky*. Vyd. 1. Překlad Petr Dufek. Praha: Computer Press, 2002, 142 s. Nevšední svět. ISBN 80-722-6815-5.

LORD, Trevor. *Kola a motorky*. 1. vyd. Překlad Petr Dufek. Bratislava: Champagne Avantgarde, 1993, 27 s. Nevšední svět. ISBN 80-715-0103-4.

Mamut Tour [online], 2013 [vid. 2013-03-27]. Dostupné z:
<http://miko-cycles.cz/stranky/1/mamut-tour/>.

MATĚJKA, Libor. *Český silniční pohár 2012*. Roadcycling.cz [online], 2012, 29. 2. 2012 [vid. 2013-02-17]. Dostupné z:
<http://www.roadcycling.cz/index.php5?str=clanek&id=1691&zpz=1>.

Moravský pohár [online], 2012 [vid. 2013-02-25]. Dostupné z:
<http://www.sk-mp.cz/news.php>.

PIRKL, Martin. *Lekce z historie Tour de France*. Cyklonovinky [online], 2012, 29. 6. 2012 [vid. 2013-02-11]. Dostupné z:
<http://www.cyklonovinky.cz/Clanky/Lekce-z%C2%A0historie-zavodu-Tour-de-France.aspx>.

Sdružení amatérských cyklistů České republiky [online], 2012 [vid. 2013-02-17]. Dostupné z:
<http://www.saccr.cz/novinky/>.

Severočeská amatérská liga [online], 2012 [vid. 2013-02-17]. Dostupné z:
<http://www.amaterskaliga.cz/>.

SIDWELLS, Chris. *Velká kniha o cyklistice*. Vyd. 1. Praha: Slovart, 2004, 240 s. ISBN 80-720-9585-4.

Slezský pohár amatérských cyklistů [online], 2012 [vid. 2013-02-25]. Dostupné z:
<http://www.spac-os.cz/rocnik-2012>.

Stanovy Sdružení amatérských cyklistů České republiky. In: §20h občanského zákona. 1998. [online], 2012 [vid. 2013-02-25]. Dostupné z:
<http://www.saccr.cz/dokumenty/stanovy-sac.pdf>.

Sudety Tour Road [online], 2013 [vid. 2013-03-27]. Dostupné z:
http://www.redpointteam.cz/zavody/sudety_tour/index.html.

Šumavská Unie Amatérských Cyklistů [online], 2012 [vid. 2013-02-25]. Dostupné z:
<http://sos.suac.sweb.cz/index.htm>.

Tatry Tour [online]. 2013 [vid. 2013-03-27]. Dostupné z:
<http://www.tatrytour.eu/>.

Unie amatérských cyklistů [online]. 2012 [vid. 2013-03-05]. Dostupné z:
<http://www.uac.cz/>.

VRBA, Ivan. *Historie cyklistiky*. Bikros [online], 2006, 11. 4. 2006 [vid. 2013-01-16].
Dostupné z:
<http://www.bikros.cz>.

ZSLK, [online]. 2013 [vid. 2013-09-29]. Dostupné z:
www.zslk.cz.

53x11, 2008, roč. 1, č. 5. ISSN 1803-8018.

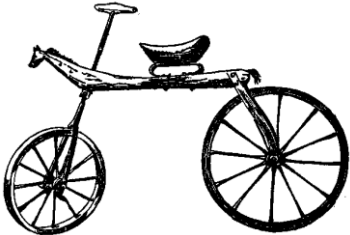
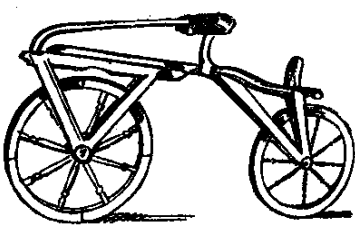
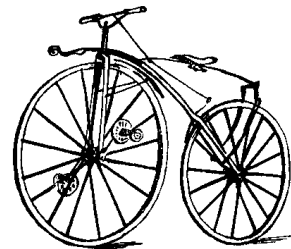

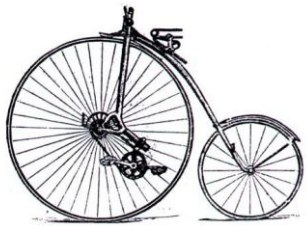

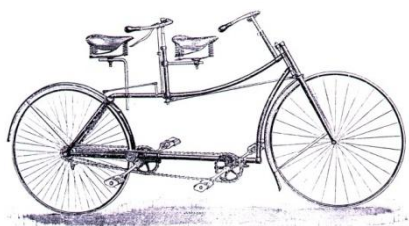
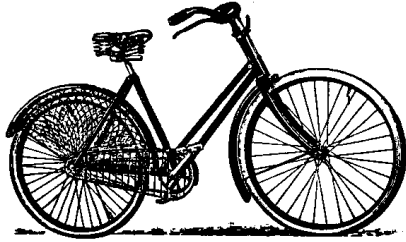
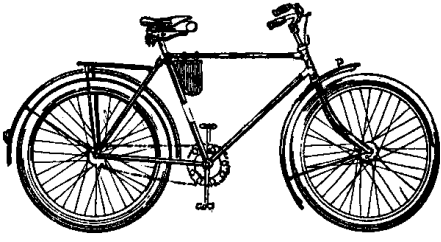
53x11, 2010, roč. 3, č. 5. ISSN 1803-8018.

53x11: Maratonské série [online], 2012 [vid. 2013-04-17]. Dostupné z:
<http://www.53x11.cz/marathon/#pravidla>.

12 Seznam příloh

1. Přehled vývoje jízdního kola
2. Obecně právní podmínky pro pořádání sportovních akcí
3. Mapa tratí nezávodní podoby Krále Krkonoš

Příloha 1. Přehled vývoje jízdního kola (Beneš, 1953)

	
Draisina z roku 1795	Draisovo kolo z roku 1817
	
Velocipéd z roku 1867	Vysoké kolo
	
Vysoké kolo s řetězovým převodem	Vysoké kolo s pákovým převodem
	
Tandem	
	
Dámské kolo	Pánské kolo

Příloha 2. Obecně právní podmínky pro pořádání sportovních akcí (Kovář 2011).

Základní povinnosti pořadatele sportovní akce z hlediska platných právních předpisů

Úvodem je třeba upozornit, že v tomto textu nelze obsáhnout všechny možné povinnosti, které by mohly přicházet v úvahu, a to s ohledem na velkou variabilitu pořádaných sportovních akcí. Jsou zde tedy uváděny pouze nejtypičtější okruhy problémů, na které by se měl pořadatel zaměřit.

Zajištění sportovní akce po zdravotní stránce

Vzhledem k tomu, že při sportovní akci lze možnost vzniku poranění či úrazu (a to i závažného) s velkou pravděpodobností předpokládat, je rozhodně třeba sportovní akci určitou formou zdravotnický zajistit. Rozsah potřebného zajištění (zdravotník/lékař/rychlá záchranná služba) je třeba posuzovat zejména podle rizikovosti pořádané akce, množství účastníků apod. V tomto směru lze doporučit konzultaci ve zdravotnickém zařízení dané spádové oblasti, kde se sportovní akce pořádá nebo konzultaci s tělovýchovným lékařem.

Předejití vzniku své odpovědnosti za škodu na zdraví (nejčastěji úraz)

Úrazy, ke kterým by mohlo při sportovní akci dojít, se budou opět do značné míry lišit podle jednotlivých druhů sportovní činnosti. Proto je zde na místě hlavně zajištění dodržení pravidel a předpisů daného sportu, protože ty nejlépe odrážejí zkušenosti s provozováním té které sportovní činnosti (např. nutnost zajištění dostatečné péče o výstroj a výzbroj sportovce, nutnost zohlednit klimatické podmínky atd.). Ale může se jednat i o další vnitřní předpisy pořadatele (případně sportovního svazu) k zajištění co nejbezpečnějšího provozování daného sportu (různé řády, směrnice apod.).

Zde lze doporučit stanovení určitých pravidel pořádané sportovní akce, pravidel bezpečnosti (např. vymezení nebezpečných zón se zákazem vstupu, určení dozoru, zejména je pak třeba zdůraznit pořádání závodu na silnici při nepřerušení provozu, kdy je nutné na tuto skutečnost závodníky upozornit atd.) a seznámit s nimi účastníky (např. formou jejich uvedení na přihlášce). Jestliže byl totiž účastník akce s takovými pravidly seznámen a přistoupil na ně, pak v případě, kdy je poruší a vznikne mu tím škoda, nemůže na pořadateli úspěšně uplatňovat její náhradu.

Pokud pak přeci jen k úrazu dojde, je zejména třeba zajistit první pomoc (podle povahy zranění ošetření či odvoz do nemocnice), zdokumentovat vznik úrazu (případně i zajistit svědky události) a to s ohledem na uplatnění pojistné události či případné vyšetřování ze strany Policie ČR. Bude-li zde podezření, že v souvislosti s úrazem došlo ke spáchání trestného činu či přestupku (může se jednat např. o ublížení na zdraví, neposkytnutí pomoci apod.). Proto by při vzniku závažnějších úrazů (zejména pak úrazů s následkem smrti) měla být Policie ČR přivolána ihned.

Minimalizace možnosti vzniku své odpovědnosti za škodu vzniklou na odložených věcech

Odpovědnost za škodu, která vznikla na odložených věcech, vzniká tomu, kdo provozuje určitou činnost, která je zpravidla spojena s odkládáním věcí účastníků, diváků, pořadatelů apod. (např. se může jednat o oděvy či jiné věci odložené právě při sportovní akci). Odpovědnost za odložené věci je sice svým charakterem tzv. odpovědností objektivní, tedy vzniká přímo ze zákona samotným odložením věcí na k tomu určeném nebo obvyklém místě, nicméně lze určitým způsobem možnost jejího vzniku omezit. Jde o to, aby k odložení věcí bylo určeno k tomu vhodné místo, které je možné určitým způsobem zabezpečit.

Upozornění: Odpovědnost za škodu lze za podmínek stanovených pojišťovnou pojistit, což znamená, že právnická nebo fyzická osoba je pojištěna pro případ vzniku její odpovědnosti za škodu tzn., že pokud svým jednáním způsobí škodu a budou splněny i další podmínky pro vznik té které odpovědnosti, její povinnost z takto vzniklého odpovědnostního vztahu (hlavně pak povinnost k náhradě škody) přebírá pojišťovna.

Zvláštní povinnosti, které mohou vyplývat ze specifičnosti pořádané sportovní akce:

1. Sportovní akce pořádaná pro děti

Podmínky a požadavky na zajištění zotavovací akce, tedy akce zaměřené na posílení zdraví a zvýšení tělesné zdatnosti, pořádané pro děti a mládež upravuje zák. č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví v platném znění §7 až §14.

Zotavovací akci citovaný zákon definuje jako organizovaný pobyt 30 a více dětí ve věku do 15 let na dobu delší než 5 dnů.

Osoba, která výše uvedenou zotavovací akci pořádá, je pak v otázce péče o zdraví účastníků povinna zejména zajistit:

- základní péči zdravotníkem (viz ustanovení §11 výše citovaného zákona);
- vybavení lékárníčky;
- péči praktického lékaře dostupného z místa konání;
- vedení zdravotnického deníku a seznamu účastníků;
- informování zákonného zástupce dítěte o jeho zdravotních potížích, které v průběhu akce prodělalo.

Dále má pořádající zejména tyto povinnosti:

- zajistit umístění akce, zásobování vodou a odstraňování odpadků a splaškových vod v souladu s hygienickými požadavky; dodržet hygienické požadavky na prostorové a funkční členění staveb a zařízení, jejich vybavení a osvětlení, ubytování, úklid, stravování a režim dne (upraveno prováděcím předpisem, a to vyhláškou Ministerstva zdravotnictví č. 106/2001Sb. o hygienických požadavcích na zotavovací akce pro děti);
- jeden měsíc před zahájením akce, s výjimkou akce v zahraničí, ohlásit orgánu ochrany veřejného zdraví (krajské hygienické stanici) příslušnému podle místa pořádání akce, popřípadě podle místa jejího počátku, jde-li o putovní akci:
- termín a místo jejího konání;
- počet dětí zúčastněných na zotavovací akci;
- způsob jejího zabezpečení pitnou vodou;
- zajistit, aby osoby působící při akci jako dozor nebo zdravotník byly k tomu zdravotně způsobilé (potvrzení o tom vydává praktický lékař).

Při jiné než výše definované akci pro děti jsou stanoveny méně přísné podmínky (viz ustanovení §12 citovaného zákona č. 258/2000 Sb. v platném znění).

2. Využití pozemní komunikace pro sportovní akci

Ustanovení §25 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích v platném znění stanoví, že k užívání dálnic, silnic a místních komunikací jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny, je třeba povolení příslušného silničního správního úřadu vydaného s předchozím souhlasem vlastníka dotčené pozemní komunikace, a může-li zvláštní užívání ovlivnit bezpečnost nebo

plynulost silničního provozu, také s předchozím souhlasem Ministerstva vnitra, jde-li o dálnici a rychlostní silnici, v ostatních případech se souhlasem příslušného orgánu Policie ČR.

Silničním správním úřadem jsou:

- pro dálnice a rychlostní komunikace - Ministerstvo dopravy ČR
- pro ostatní silnice I. třídy - krajský úřad
- pro silnice II. a III. třídy - obecní úřad obce s rozšířenou působností
- pro místní komunikace - pověřený obecní úřad

3. Zajištění dodržování stanovených zákazů

V souvislosti s pořádáním sportovní akce se může jednat např. o následující zákazy:

- zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění mimo jiné stanoví zákaz pořádání hromadných sportovních akcí v národních parcích mimo vyhrazená místa se souhlasem orgánu ochrany přírody; dále zakazuje na území chráněné krajinné oblasti pořádání automobilových a motocyklových soutěží a v 1. a 2. zóně CHKO navíc ještě pořádání soutěží na jízdních kolech mimo silnice, místní komunikace a místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody;
- zákon č. 254/2001 Sb. o vodách v platném znění upravuje mimo jiné užívání povrchových vod k plavbě a v určitých případech stanoví zákaz plavby plavidel se spalovacími motory (ustanovení §7)

Příloha 3. Mapa trati nezávodní podoby Krále Krkonoš (Král Krkonoš 2011)

